(10)

रजिस्ट्री सं॰ डी॰ एल॰-33004/99

REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 170] नई दिल्ली, बुधवार, अक्तूबर 13, 2004/आश्विन 21, 1926
No. 170] NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 13, 2004/ASVINA 21, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 अक्तूबर, 2004

सं. टीएएमपी/22/2004-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार मोरमुगांव पत्तन में अपने बहुद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए दरों के निर्धारण हेतु साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं0 टीएएमपी/22/2004–एमओपीटी

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) ..... आवेदक

आदेश

(सितम्बर,2004 के 30वें दिन पारित किया गया)

यह मामला मोरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं0 5ए और 6ए अपने बहुद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए दरों के निर्धारण हेतु साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1. एसडब्ल्यूपीएल ने निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :–

(i) एसडब्ल्यूपीएल पहले एबीजी गोवा पोर्ट लि0 के नाम से जाना जाता था, जोकि एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लि0 द्वारा प्रोन्नत एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) कंपनी है । पत्तन कंपनी ने 30 वर्ष के लिए निर्माण, स्वामित्व, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओओटी) आधार पर दो स्थायी बहुद्देशीय बर्थों 5ए और 6ए के विकास, निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण हेतु 11 अप्रैल,1999 को मोरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के साथ एक लाइसेंस करार (एलए) निष्पन्न किया था ।

(ii) प्रस्तावित बर्थों 5ए और 6ए की कुल लंबाई 450 मीटर है और उनका डिजायन तथा निर्माण 1,50,000 डीडब्ल्यूटी तक के केप साइज आकार वाले पोत अन्दर लाने के लिए किया गया है । इन बर्थों में कोयला, कोक, चूना पत्थर, लौह अयस्क, इस्पात उत्पाद, सीमेंट और सीमेंट उत्पादों जैसे शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन किए जाने का प्रस्ताव है ।

(iii) लाइसेंस करार में इस टर्मिनल से 5 मिलियन मी0 टन प्रतिवर्ष न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट का उल्लेख किया गया है ।

(iv) वाणिज्यिक प्रचालन लगभग मई,2004 के अंत में आरंभ होंगे और जनवरी,2005 से आगे सभी कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों को पूर्णतया यंत्रीकृत करने का प्रस्ताव है ।

(v) लाइसेंस करार की धारा 7.3 के अनुसार लाइसेंसदाता (एमओपीटी) दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार पत्तन देयताएं, पायलिटिज, लंगरगाह प्रभार और बर्थ किराया प्रभार को छोड़कर कोई भी अन्य पोत–संबद्ध प्रभार एकत्र करने के लिए पात्र है । लाइसेंसधारक (एसडब्ल्यूपीएल) बर्थ किराया और सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र करेगा ।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ 5ए और 6ए में बर्थ किराया प्रभार, घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन प्रभार धूल हटाने के प्रभारों और अपने टर्मिनल में दी जाने वाली सेवाओं के लिए विविध सेवा प्रभारों के निर्धारण हेतु यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।

2.3. प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत लागत/वित्तीय विवरणों से प्रकट प्रमुख मुद्दे निम्नलिखित हैं :–

(क) खर्चों में 5.5% की वार्षिक वृद्धि दर पर दूसरे वर्ष से आगे के लिए विचार किया गया है । राजस्व अनुमान संभावित प्रशुल्क स्तर पर आधारित है ।

(ख) एमओपीटी को देय लाइसेंस शुल्क पर लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार विचार किया गया है।

(ग) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से अनुमानित आय पर 18% की दर पर रॉयल्टी भुगतान को परिकलन में शामिल किया गया है । उसने इसे लागत की एक मद के रूप में स्वीकार करने का अनुरोध किया है,

क्योंकि पत्तन द्वारा रॉयल्टी को सरकार/टीएएमपी द्वारा ऐसे भुगतानों को अनुमत्य लागत के रूप में विचार न करने की नीति को मानने से पहले उद्धृत एवं स्वीकार किया गया था ।

(घ) लागत विवरण क्षमता उपयोग से संबद्ध 20% की दर पर लागत वर्धित आरओई अपनाने के बाद वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए क्रमशः 5.83 करोड़ रुपए, 10.48 करोड़ रुपए और 6.06 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाता है ।

(ङ) इस प्रशुल्क का आरंभ में दो वर्ष के लिए प्रस्ताव किया जाता है और दूसरे वर्ष के वित्तीय परिणामों की जानकारी मिलने के बाद ही इसे संशोधित किया जाएगा ।

3.1. निर्धारित विचार–विमर्श प्रक्रिया के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव एमओपीटी तथा संबधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों हेतु को अग्रेषित किया गया था ।

3.2. एमओपीटी तथा प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की एक–एक प्रति एसडब्ल्यूपीएल को फीडबैक सूचना/टिप्पणियों के रूप में अग्रेषित की गई । एसडब्ल्यूपीएल ने प्रयोक्ता संगठनों की अभ्युक्तियों पर अपनी विशिष्ट अनुक्रिया प्रस्तुत नहीं की है ।

4. तदनंतर, एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 24 मई,2004 के पत्र के तहत एक संशोधित दरों का मान अग्रेषित किया है। अपने संशोधित दरों के मान में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए कुछ मुख्य संशोधन निम्न प्रकार हैं :–

(i) पूर्व प्रस्तावित मसौदा दरों का मान में शामिल न की गई परिभाषाओं तथा कुछ सामान्य शर्तों एवं निबंधनों को शामिल किया गया है ।

(ii) बर्थ किराया प्रभार के अंतर्गत सेवाओं के क्षेत्र को संशोधित कर उसमें जहाज से/तक अंतः/बाह्य लदान/उतराई को शामिल किया गया है । यह स्पष्ट किया गया है कि गोदी भाड़ा की परिभाषा में इन सेवाओं को पूर्व प्रस्तावित दरों के मान में असावधानीवश शामिल नहीं किया गया था । उक्त संशोधन के मद्देनजर, कार्गो संचालन में पूर्व में शामिल इन सेवाओं को भी संशोधित किया गया है ।

(iii) इसने आगन्तक प्रवेश पत्र, वाहन प्रवेश पत्र, इत्यादि जैसी विविध सेवाओं के लिए भी प्रभारों का प्रस्ताव किया है ।

5.1. एसडब्ल्यूपीएल ने इस प्राधिकरण से तीन माह की अवधि के लिए एक अनंतिम व्यवस्था के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन करने का अनुरोध किया है, क्योंकि इसका प्रस्ताव मई,2004 के अंत तक वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने का है । इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल ने एक मुख्य प्रयोक्ता अर्थात जिंदल विजयनगर स्टील लि0 की सहमति भी अग्रेषित की है, जो टीएएमपी द्वारा अनुमोदित अंतिम प्रशुल्क पर आधारित आधिक्य/अल्प वसूली के समायोजन के अध्याधीन अंतिम भुगतान करने के लिए सहमत हो गया है ।

5.2. चूंकि, परामर्शी प्रक्रिया पूरी होने तथा प्रस्ताव की संवीक्षा में समय लगेगा तथा टर्मिनल प्रचालन का प्रस्ताव मई,2004 के अंत तक वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने का था, इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 मई,2004 के आदेश के तहत तीन माह की अवधि के लिए अथवा अंतिम दरों का मान अधिसूचित किए जाने तक, जो भी पहले हो, अंतरिम प्रशुल्क के रूप में निम्न के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया :–

(i) गोदी भाड़ा, घाटशुल्क, भूमि किराया/भंडारण प्रभार तथा धूल मंदन प्रभारों का उद्ग्रहण एमओपीटी के दर मान की शर्तों तथा प्रयोज्य दरों के अनुसार किया जाएगा ।

(ii) कार्गो संचालन प्रभारों का उद्ग्रहण एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित किया जाएगा ।

6.1. इस आदेश के संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध किया है कि अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था में यह उल्लेख नहीं किया गया है कि इसके टर्मिनल पर यानों के लंगर डालने के लिए एमओपीटी के दरों के मान के किस गोदी भाड़ा दर को अपनाया जाना है । इसने अनुरोध किया है कि गोदी सं09 (एमओएचपी) के लिए एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित गोदी भाड़ा प्रभार अन्य गोदियों की तुलना में इसकी गोदी से सर्वाधिक तुलनीय है (अनुकूल है) तथा इसलिए एक अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में इसके मामले में, इन्हें ही प्रयोज्य माना जाए । दूसरे, इसने उल्लेख किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा नियत अंतरिम प्रशुल्क में क्रेन तथा अन्य उपकरण के प्रभारों को आकलित नहीं किया गया है, क्योंकि इस संघटक को इसके द्वारा प्रस्तावित गोदी भाड़ा प्रभार में शामिल किया गया था, जबकि एमओपीटी के दरों के मान के अनुसार गोदी भाड़ा अनुमोदित किया गया है ।

6.2. उक्त स्थिति के मद्देनजर, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध किया है कि अंतिम रूप से अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क पर संदेय राशि के प्रति समंजनीय अग्रिम भुगतान की वसूली हेतु अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्थाओं को विशुद्ध रूप से (पूर्णतया) अनंतिम बनाया जाए । अंतिम प्रशुल्क को उस तिथि से भूतलक्षी प्रभाव से प्रयोज्य बनाया जाए, जब अंतरिम व्यवस्था प्रभावी की जाएगी ।

6.3. संवीक्षा करने पर यह पाया गया कि अनंतिम प्रशुल्क व्यवस्था में क्रेन संबंधी प्रभार शामिल न किए जाने के संबंध में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निर्दिष्ट तथ्य सही था तथा इसलिए अंतिम आधार पर अंतरिम प्रशुल्क क्रियान्वित करने का एसडब्ल्यूपीएल का अनुरोध युक्तिसंगत पाया गया । तद्नुसार, इस प्राधिकरण ने 28 मई,2004 को यह स्पष्ट करते हुए एक आदेश पारित किया कि अधिसूचित किए जाने वाले अंतिम प्रशुल्क के आधार पर बिलों के समायोजन के अध्याधीन अंतरिम प्रशुल्क को अनंतिम आधार पर क्रियान्वित किया जाएगा ।

7. तदनंतर, एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एमओपीटी को किए गए रॉयल्टी भुगतान को एक अनुमत लागत मद के रूप में विचार करने हेतु अपना प्रस्तुतीकरण दिया है । अपने दावे के समर्थन में इसने निम्नलिखित मुख्य तर्क प्रस्तुत किए हैं :–

(i) प्रशुल्क निर्धारण हेतु अनुमत लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व अंश पर विचार न करने संबंधी निर्णय को सर्वप्रथम सीसीटीएल के मामले में वर्ष 2002 में निर्णीत किया गया था । तद्नंतर, सरकार ने टीएएमपी के निर्णय की पुष्टि करते हुए जुलाई,2003 में एक नीति निदेश जारी किया । किसी भी नीति को, जो बोली प्रस्तुत किए जाने के सात वर्ष पश्चात तथा करार निष्पन्न किए जाने के चार वर्ष पश्चात प्रभावी हुई हो, भूतलक्षी प्रभाव से प्रयोज्य नहीं किया जाना चाहिए ।

(ii) इसके मामले में, एमओपीटी को रॉयल्टी भुगतान संबंधी वचनबद्धता प्रशुल्क निर्धारण की लागत मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को विचार में न लिए जाने के संबंध में प्राधिकरण द्वारा नीतिगत निर्णय लिए जाने से काफी पहले लाइसेंस करार में शामिल की गई थी ।

(iii) यदि प्राधिकरण द्वारा इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जाता है, तो प्रतिफल में लगभग 6% का ह्रास हो जाएगा तथा परियोजना अव्यवहार्य बन जाएगी ।

(iv) सीसीटीएल के मामले में सरकार द्वारा निदेश के लिए मुख्य आधार यह था कि रॉयल्टी भुगतान को लागत के रूप में न मानने संबंधी नीति को सरकार द्वारा 29 जुलाई,2003 तक स्वीकृति नहीं दी गई थी । इसने अनुरोध किया है कि जिस आधार पर सरकार ने सीसीटीएल मामले में प्राधिकरण को प्रशुल्क निर्धारण हेतु रॉयल्टी भुगतान के भाग को लागत मानने संबंधी निदेश दिए हैं, उसे इसके मामले में भी प्रयोज्य किया जाए।

8. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर एसडब्ल्यूपीएल को विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया । अनुक्रियास्वरूप एसडब्ल्यूपीएल ने अपेक्षित सूचना तथा संशोधित दरों के मान प्रस्तुत किए हैं । हमारे द्वारा पूछे गए कुछ मुख्य प्रश्न तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना को नीचे सारबद्ध तथा सरणीबद्ध किया गया है :–

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उत्तर का सारांश
1.	एसडब्ल्यूपीएल को गोदी भाड़ा, क्रेन शुल्क तथा कार्गो संचालन/भंडारण के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी । यह अनुरोध भी किया गया था कि सभी व्ययों के विभाजन का आधार भी प्रस्तुत करें तथा सीसीटीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनल द्वारा हाल ही में अपने प्रशुल्क संशोधन मामले में विचार की गई विनिमय दर के अनुसार 1 अमरीकी डालर = 44 रुपए पर विनिमय दर के हिसाब से गोदी भाड़ा आय का अनुमान लगाएं ।	(i) गोदी भाड़ा, क्रेन तथा अन्य उपकरण एवं संचालन एवं भंडारण गतिविधियों से जुड़े पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किए गए हैं । (ii) प्रचालन व्ययों के विभाजन का आधार प्रस्तुत किया गया है । (तथापि, प्रतिफल पश्चात निवल अतिशेष/घाटा परिकलित करने के लिए प्रतिफल का आकलन इसमें शामिल नहीं है) । (iii) 44 रुपए की विनिमय दर के हिसाब से गोदी भाड़ा आय को संशोधित किया गया है । (iv) संपूर्ण परियोजना परिव्यय के प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान अर्थात 2004–05 के अंत से पूर्व व्यय किए जाने की आशा है ।
2.	(i) कोक तथा कोयले के संचालन के लिए लाइसेंस धारक को अन्योन्य अधिकार प्रदान करने वाले एलए के विशिष्ट प्रावधान के आलोक में तथा साथ ही सड़क द्वारा यातायात संचलन का हिसाब लगाने संबंधी एमओपीटी के अवलोकन के आलोक में इसके द्वारा यथा सूचित एमओपीटी द्वारा संचालित किए जाने वाले प्रेक्षणों से निम्नतर कोयला एवं कोक यातायात प्रेक्षित करने के कारण ।	(i) इस घाट संभाग में प्रति दिन तीन गाड़ियां संचालित करने की भारतीय रेलवे की वर्तमान क्षमता को विचार में रखकर यातायात प्रक्षेपण किए गए हैं । सड़क द्वारा यातायात संचलन को विचार में नहीं लिया गया है, क्योंकि ऐसा यातायात इसके टर्मिनल में निकासियों को गंभीर रूप से मंद कर देगा । (ii) आगे यह स्पष्ट किया गया है कि एलए के अनुच्छेद 9.5 में यह परिकल्पित है कि लाइसेंसधारक कोयले/कोक का संचालन अपनी गोदियों पर करेगा – (क) यदि टर्मिनल या उसके किसी भाग का प्रचालन अभ्यर्पित प्रयोक्ता सुविधा के रूप में किया जाता है तथा इस प्रकार समान कार्गो के लिए अन्य परेषितियों को उपलब्ध नहीं है, तथा (ख) अपवादात्मक परिस्थितियों में पारस्परिक सहमति द्वारा तथा अपतटीय टर्मिनलों या फ्लोटिंग टर्मिनल पर । (iii) अन्य वस्तुओं के संबंध में कोई सुदृढ़ संकेत/वचनबद्धता उपलब्ध नहीं है, अतः अन्य वस्तुओं के लिए किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है ।
3.	(i) निशुल्क दिवसों में, जिनके बाद भंडारण प्रभार का उद्ग्रहण किया जा सकता है, की विशिष्ट संख्या का निर्धारण करने के पश्चात भंडारण आय के अनुमान की समीक्षा/संशोधन करना।	(i) संशोधित एसओआर में यान द्वारा सामान्य भंडारण अवधि के आगे आयात हेतु उतराई आरंभ करने के दिन के अनुवर्ती दिन से 3 दिन की निशुल्क अवधि और निर्यात के लिए 8 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित करते हुए प्रावधान को संशोधित किया गया है । इसमें रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन/टर्मिनल अप्रचालन दिवस शामिल नहीं है । भंडारण आय के अनुमान को भी तद्नुसार संशोधित कर दिया गया है ।

	(ii) यह स्पष्ट करना कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित सीमित भंडारण स्थल की बाधाओं तथा प्रतिदिन केवल तीन गाड़ियों की उपलब्धता के मद्देनजर सामान्य प्रस्तावित भंडारण अवधि में 5 एमएमटी की किस प्रकार निकासी की जाएगी ।	(ii) एलए के अनुसार 5 एमएमटी कार्गो का संचालन करने के उद्देश्य से 0.105 एमएमटी के सीमित भंडारण स्थल के मद्देनजर कार्गो कारोबार 48 गुणा होना चाहिए । अन्य पत्तनों में कार्गो कारोबार इसकी तुलना में 10 से 12 गुणा के स्तर पर है । इसका प्रस्ताव रेलवे को अधिक खाली वैगनों, जो भर कर जाएंगी तथा जिसमें रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी, की आपूर्ति करने के लिए प्रेरित कर सामान्य भंडारणा अवधि के भीतर अनुमानित यातायात की निकासी करने का है ।
	(iii) सामान्य भंडारण अवधि से आगे उल्लिखित कार्गो के रूकने की अवधि के लिए भंडारण आय का अनुमान न लगाने का कारण स्पष्ट करना ।	(iii) चूंकि, यह आशा करता है कि कोई भी कार्गो सामान्य आवंटित भंडारण अवधि से आगे नहीं रूकता है, इसलिए इस संबंध में किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है ।
4.	(i) लागत अनुमानों का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करना ।	(i) विद्युत, ईंधन तथा अन्य प्रचालन लागत के अनुमान हेतु ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं । टर्मिनल अनुरक्षण व्यय के सिविल निर्माण कार्य का 2% तथा उपकरण/वैद्युत संस्थापना पर 5% (पूर्व अनुमान 6% था) होने का अनुमान लगाया गया है । इसने यह कहते हुए अनुमानों को न्यायोचित ठहराया है कि यद्यपि शुरू के वर्षों में उपकरण गारंटी के अंतर्गत होगा, यांत्रिक कार्गो संचालन पद्धति के व्यापक प्रयोग के कारण बाद के वर्षों में मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत 5% से कहीं अधिक होगी तथा इसलिए संपूर्ण अवधि के लिए 5% के औसत की व्यवस्था की गई है ।
	(ii) नौतल पर जहाजी कुली कार्य, सर्वेक्षण व्यय इत्यादि के अनुमानों को वैध बनाने के लिए करार के उद्धरण प्रस्तुत करना ।	(ii) इसके अनुमानों को वैध सिद्ध करने के लिए नौतल सेवा, कार्गो संचालन सेवा तथा कार्गो सर्वेक्षण व्यय (कुल 50/–रु0 प्रति मी0टन) की पेशकश करने के लिए संविदाकारों के साथ की गई संविदा के उद्धरण प्रस्तुत किए गए हैं ।
	(iii) आरंभिक व्यय तथा वस्तुतः, व्यय हुई अन्य आरंभिक लागत का ब्योरा । लाइसेंस शुल्क, लाइसेंस प्रीमियम, अपफ्रंट शुल्क इत्यादि से जुड़े व्यय को अलग–अलग तथा संपूर्ण परियोजना अवधि के लिए दर्शाया जाए ।	(iii) पहले प्रचालन–पूर्व व्यय सिविल निर्माण कार्य की पूंजीगत लागत में अनुमानित किए जाते थे तथा संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित होते थे । तदनंतर, संशोधित लागत विवरण में इस मद को पृथक दर्शाया गया है । तथापि, इसने वस्तुतः उपगत आरंभिक व्यय के ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं तथा वर्ष 2003–04 के लिए लेखों को अंतिम रूप दिए जाने के पश्चात इन्हें प्रस्तुत करने के लिए सहमति दी है ।

		(iv) प्रचालनात्मक व्यय वर्ष 2005–06 तथा 2006–07 के लिए विगत वर्ष के अनुमानों की तुलना में 5.5% प्रतिवर्ष बढ़ाए गए हैं ।
5.	अनुमानित परियोजना लागत की तुलना में नियोजित/ नियोजित की जाने वाली प्रस्तावित सिविल संरचना, संयंत्र एवं मशीनरी की अंतिम वास्तविक पूंजीगत लागत के ब्योरे ।	चूंकि, परियोजना अभी कियान्वयनाधीन है, अंतिम पूंजीगत लागत उपलब्ध नहीं है । इसने लेखों को अंतिम रूप दिए जाने के पश्चात शीघ्र ही 31 मार्च,2004 तक उपगत वास्तविक पूंजीगत व्यय प्रस्तुत करने के लिए सहमति दे दी है । इस संबंध में अभी तक कुछ प्राप्त नहीं हुआ है ।
6.	कार्यशील पूजी के अनुमानों को न्यायसंगत ठहराना, जिसमें केवल नकद अधिशेष तथा जमाराशियां हैं, जो लगभग चार माह का कुल प्रचालनात्मक व्यय है । व्यवसाय में प्रयुक्त न किए गए नकद अधिशेष पर कोई प्रतिफल अनुमत नहीं किया जाएगा ।	(i) यद्यपि, इसने यह स्वीकार किया है कि नकद अधिशेष तथा जमाराशियां लगभग चार माह के प्रचालनात्मक व्यय के बराबर हैं, इसने यह कहा है कि इक्विटी पर प्रतिफल का परिकलन करते समय कार्यशील पूंजी तथा साथ ही प्रारक्षित राशि को विचार में नहीं लिया गया है। नकद अधिशेष मुख्यतः मूल्यह्रास से तथा आरंभिक व्ययों को बट्टे खाते डालने से प्रत्युत्पन्न होता है । (ii) 190 करोड़ रुपए की कुल इक्विटी तथा ऋण में से 184 करोड़ रुपए पूर्णतया व्यवसाय पूंजी आस्तियों के लिए प्रयुक्त है तथा शेष राशि प्रतिभूति जमा तथा डीएससीआर के लिए प्रयुक्त है ।
7.	परियोजना के अंत में प्रतिदेय प्रतिभूति जमा का लाभ प्रचलित पीएलआर/ऋण लागत पर बट्टे द्वारा संपूर्ण परियोजना अवधि में वित्तारित करना।	परियोजना अवधि के अंत में प्रतिदेय सुरक्षा जमा (1.53 करोड़ रुपए) को परियोजना की शेष अवधि में 0.06 करोड़ रुपए प्रति वर्ष पर समान रूप से विस्तारित किया गया है ।
8.	(i) इस तथ्य के मद्देनजर प्रस्तावित गोदी भाड़ा की समीक्षा करना कि बल्क कार्गो के लदान/ उतराई के लिए क्रेन उपलब्ध कराने की लागत को सामान्यतः 'गोदी भाड़े' में शामिल नहीं किया जाता । यह दोहराया गया कि क्रेन शुल्क संघटक को गोदी भाड़े में शामिल नहीं किया जा सकता ।	(i) क्रेन तथा उपकरण से संबंधित लागत पर विचार किए बिना भी गोदी भाड़ा गतिविधि से जुड़ा लागत वितरण घाटे की स्थिति दर्शाता है । (वर्ष 2004–05, 2005–06 तथा 2006–07 के लिए क्रमशः 0.24 करोड़ रुपए, 0.40 करोड़ रुपए और 4.01 करोड़ रुपए है)। इसका अर्थ है कि प्रस्तावित गोदी भाड़ा अधिक नहीं है । तदनंतर दायर किए गए संशोधित एसओआर में क्रेनों द्वारा दी जाने वाली सेवाओं को, अर्थात यान से गोदी तक अंतः/बाह्य कार्गो का लदान/उतराई गोदी भाड़े की परिभाषा से हटा दिया गया है तथा कार्गो संचालन प्रभार की परिभाषा में शामिल किया गया है । तथापि, प्रस्तावित दर को इस संशोधन के मद्देनजर आशोधित नहीं किया गया है ।

	(ii) एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित गोदी किराया प्रभार के संदर्भ में प्रस्तावित गोदी भाड़े के प्रभार को न्यायोचित ठहराना, गोदी भाड़े, क्रेन शुल्क संघटक इत्यादि के ब्योरे निर्दिष्ट करते हुए प्रस्तावित गोदी भाड़े का विस्तृत आकलन प्रस्तुत करना ।	(ii) एमओपीटी की गोदी सं0 9 में व्यवस्था की गई गोदियों एवं उपकरण की पारम्परिक लागत की तुलना में इसके द्वारा दी गई नई गोदियों एवं उपकरण की पूंजीगत लागत स्पष्टतः कहीं उच्चतर है । इसके अतिरिक्त, एमओपीटी की यान संबंधित गतिविधियां घाटे में चल रही हैं तथा उनके लिए कार्गो संचालन गतिविधियों के अतिशेषों से आर्थिक सहायता प्रदान की जा रही है, जो यह निर्दिष्ट करता है कि एमओपीटी में यान संबंधित दरें कम हैं तथा इसीलिए उन दरों की तुलना में प्रतिशत वृद्धि उच्चतर लगती है, जब उसकी तुलना इसकी गोदी में प्रस्तावित दरों से की जाती है ।
	(iii) विदेशगामी यान के लिए निर्धारित प्रशुल्क की तुलना में तटीय यान के लिए 30% की रियायत का निर्धारण कराने संबंधी सरकारी दिशानिर्देश के अनुसार तटीय यान के लिए पृथक गोदी भाड़ा निर्धारित करना ।	(iii) तटीय यान के लिए पृथक प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है ।
	(iv) कारण स्पष्ट करना कि तृतीय स्लैब के लिए प्रस्तावित गोदी भाड़ा द्वितीय स्लैब से कम क्यों है ।	(iv) उच्चतर क्षमता यानों पर भार को कम करने के लिए तृतीय स्लैब के लिए निम्नतर यूनिट दर का प्रस्ताव किया गया है । द्वितीय स्लैब के लिए प्रस्तावित दर 15,001 रुपए से 50,000 रुपए जीआरटी (उच्चतम दर) के हिसाब से गोदी भाड़ा आय का परिकलन किया गया है, क्योंकि इस आकार के अधिकतम यानों के इसकी गोदी में रूकने की आशा है ।
	(v) यह स्पष्ट करना कि क्या इसकी गोदी में संचालित किए जाने वाले यान तथा डिब्लास्ट स्थिति में यान का आकार गोदी सं0 9 में रूकने वाले यानों के तुलनीय है । यदि हां, तो एक तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत करें ।	(v) इसने प्रकट किया है कि गोदी 5क तथा 6क में संचालित किए जाने वाले यानों की डिब्लास्ट स्थिति गोदी सं09 में रूकने वाले यानों के तुलनीय है । डिब्लास्टिंग के लिए निशुल्क समय केवल उस यान को अनुमत किया जाएगा जो निर्यात कार्गो के लदान हेतु ब्लास्ट के लिए आता है । इसने प्रस्तावित प्रावधान में 'अनुपूरक प्रभार' तथा 'छूट' शब्दों को हटाने का प्रस्ताव किया है।
9.	जहां तक यानों द्वारा अनुपालन किए जाने वाले निष्पादन माप्दंडों का निष्पादन न किए जाने संबंधी प्रस्तावित प्रावधान का संबंध है, तट क्रेन सुविधाओं का पूर्ण उपयोग कर रहे यानों को विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए ।	इसने यह कहते हुए प्रावधान को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि सामान्य निष्काषन प्राथमिकता केवल तभी दी जाएगी, जब प्रति मौसम कार्य दिवस में 15000/20000/25000 मी0टन कार्गो की निष्कासन/लदान दर को यानों द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों के कारण प्राप्त न किया जा सकता हो ।

10.	सम्मिश्र सेवा प्रदान करने की लागत के संदर्भ में प्रत्येक वस्तु के लिए प्रस्तावित कार्गो संचालन प्रभार का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए ।	प्रत्येक वस्तु के संचालन तथा भंडारण के लिए विस्तृत लागत निर्धारण इस अवस्था पर संभव नहीं है, क्योंकि इसके पास इस संबंध में उपयुक्त आंकड़े नहीं हैं । कार्गो की सापेक्ष सघनताओं तथा स्वरूप को ध्यान में रखते हुए 95 रुपए से 100 रुपए प्रति मी0टन की सीमा में आधारभूत दर प्रस्तावित है ।

9.1. हमारे एक पत्र के प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है । एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत कुछ मुख्य सूचना/स्पष्टीकरण निम्न प्रकार हैं :–

(i) उपकरण के पूर्ण नियोजन के पश्चात गोदी सं0 5क तथा 6क की अभिकल्पित क्षमता 5 मिलियन टन है ।

(ii) लाइसेंस करार की धारा के 9.5 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार, टर्मिनल के आरंभन पर पत्तन के भीतर किसी भी विद्यमान गोदी पर कोयले/कोक का संचालन बंद कर दिया जाएगा, जब तक कि कोयले/कोक का थ्रूपुट 4 मिलियन मी0टन प्रति वर्ष को पार नहीं कर जाता । लाइसेंसधारक को पक्षकारों के बीच लिखित में परस्पर यथासम्मत अपवादात्मक परिस्थितियों को छोड़कर पत्तन के भीतर किसी भी गोदी पर कोयले/कोक का संचालन करने का हक होगा । तथापि, टर्मिनल के प्रचालनात्मक होने के पश्चात भी कतिपय आयातकों द्वारा मध्यधारा में कोयले/कोक का वर्तमान संचालन जारी रहेगा।

(iii) इसने अपने पूर्व प्रेक्षण को दोहराया है कि लाइसेंसधारक गोदी सं0 5क तथा 6क में लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेटों का संचालन नहीं कर सकता, जब तक कि पत्तन द्वारा अन्यथा अनुमति न दी गई हो । अन्य सामान्य कार्गो के संचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी, यदि कोयले/कोक यानों के पूर्व गोदी उपभोग, ऐसे सामान्य कार्गो द्वारा भंडारण स्थल में रूकावट जिससे कोयले/कोक के यानों के गोदी में रूकने में बाधा आए, जैसे कारणों से अथवा ऐसे किसी अन्य कारण से, जो पत्तन समुचित समझे, कोयले/कोक के 4 मिलियन टन का संचालन प्रभावित होता हो ।

(iv) गोदी भाड़ा आय के अनुमान के लिए एबीजी द्वारा विचार किए गए औसत यान आकार तथा औसत उतराई दर की युक्तिसंगतता पर इसे कोई टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं करनी है ।

(v) वर्ष 2004–05, 2005–06 तथा 2006–07 के लिए मैसर्स एबीजी गोवा पत्तन लि0 द्वारा पत्तन को संदेय लाइसेंस शुल्क क्रमशः 196.67 लाख रुपए, 206.50 लाख रुपए तथा 216.83 लाख रुपए है । लाइसेंसधारक द्वारा इस अवधि के दौरान कोई प्रीमियम, अपफ्रंट शुल्क संदेय नहीं है ।

(vi) इसे मैसर्स एबीजी द्वारा किए गए निवेश की मात्रा की जानकारी नहीं है तथा इसलिए इसे कोई टिप्पणी नहीं करनी है ।

(vii) एबीजी पत्तन लि0 को लाइसेंस केन्द्र सरकार के पूर्वानुमोदन से प्रदान किया गया था तथा एलए में निर्धारित शर्तों एवं निबंधनों के अध्याधीन कंपनी को धारा 42 (3) के अंतर्गत एक प्राधिकृत सेवा प्रदायक माना जा सकता है ।

(viii) लाइसेंसधारक के नाम का साऊथ वेस्ट पत्तन लि0 के रूप में परिवर्तन कानूनी दृष्टि से जांचाधीन है ।

10. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 24 जून,2004 को मोरमुगाओ पत्तन न्यास में आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने विचार प्रस्तुत किए हैं ।

11.1. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय किया गया था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी के साथ बैठक की जाएगी तथा सड़क सुपुर्दगी की अनुमति देने के लिए प्रयोक्ताओं की मांग का विश्लेषण करेगा तथा इस मांग को पूरा करने के लिए एक वैकल्पिक प्रचालनात्मक योजना एवं परिणामी प्रशुल्क व्यवस्था संसूचित करते हुए एक संयुक्त रिपोर्ट दायर की जाएगी। एसडब्ल्यूपीएल को यह सलाह भी दी गई थी कि वह कंपनी का नाम परिवर्तित करने संबंधी मामले को एमओपीटी के साथ सुलझा लें तथा स्थिति को स्पष्ट करें । एसडब्ल्यूपीएल से एक संशोधित प्रस्तावित एसओआर दायर किया जाना भी अपेक्षित था, जिसमें उपयुक्त निशुल्क दिवसों सहित अपेक्षाकृत कम पार्सल आकार वाले यानों के लिए परिवर्ती गोदी भाड़ा प्रभार तथा भंडारण प्रभार शामिल हों । एमओपीटी से न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट के आधार संबंधी अतिरिक्त सूचना तथा कुछ सांख्यिकीय सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया ।

11.2. एमओपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है तथा साथ ही एसडब्ल्यूपीएल के साथ आयोजित बैठक की रिपोर्ट प्रस्तुत दायर कर दी है । एमओपीटी ने कहा है कि इसने कोयला/कोक की सड़क द्वारा सुपुर्दगी अनुमत करने के लिए प्रयोक्ताओं की मांग का विश्लेषण करने हेतु 8 जुलाई,2004 को मैसर्स एबीजी गोवा पत्तन लि0 (एबीजी) के साथ एक संयुक्त बैठक की थी तथा सिद्धांततः निम्न मुद्दों पर पारस्परिक सहमति हो गई है:–

(i) मैसर्स एबीजी संपूर्ण बल्क कोयले/कोक का प्रहस्तन करेंगे जैसाकि लाइसेंस करार में निर्धारित किया गया है।

(ii) पत्तन एबीजी के अनुरोध पर गोदी सं0 5क तथा 6क में संचालित कार्गो के भंडारण के लिए गोदी सं0 7 के पीछे लगभग 10,000 वर्गमीटर स्थान की व्यवस्था करने पर विचार करेगी । इस सेवा के लिए पत्तन न्यास प्रस्तावित अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए प्रयोक्ताओं से सीधे भंडारण प्रभार एकत्र करेगा ।

(iii) एमओपीटी स्थान की कमी के कारण अति वास को हतोत्साहित करने तथा कार्गो के तीव्रतर निष्कासन को प्रत्साहित करने के लिए भंडारण किराया नियत करने का एक पृथक प्रस्ताव दायर करेगा ।

(iv) एबीजी सामान्य प्रयोक्ता टर्मिनल के रूप में समस्त कोयले एवं कोक के संचालन, भंडारण तथा उतराई के लिए एक प्रचालनात्मक योजना प्रस्तुत करेगा ।

(v) एबीजी उनके परिसर के भीतर पड़े कार्गो का अभिरक्षक होगा, क्योंकि कार्गो उतराई प्रचालन एबीजी के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र में किया जाएगा ।

11.3. इसके अतिरिक्त, एमओपीटी ने निम्नलिखित अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की है :–

(i) वर्ष 1994 में मैसर्स स्कॉट विलसन, किर्कपैट्रिक द्वारा तैयार व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर एबीजी द्वारा 5 मिलियन टन की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट निर्धारित की गई है ।

(ii) पिछले 5 वर्षों में संचालित आयातक/निर्यातक–वार कोयला, कोक इत्यादि तथा पिछले 3 वर्षों के दौरान रेल/सड़क द्वारा कार्गो के संप्रेषण संबंधी आंकड़े भी प्रस्तुत किए गए हैं । एमओपीटी द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों से निम्न स्थिति उभरी है :–

(क) जेबीएसएल ने वर्ष 2001–02, 2002–03 तथा 2003–04 के लिए एमओपीटी में संचालित कुल कोयला यातायात में से औसतन 90% कोयला यातायात का संचालन किया है ।

(ख) पिछले तीन वर्षों में एमओपीटी में लगभग 100% चूना पत्थर का संचालन जेवीएसएल द्वारा किया गया प्रतीत होता है ।

(ग) इसी अवधि के दौरान कोक का संचालन विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा तथा भिन्न अनुपातों में किया गया है । प्रमुख प्रयोक्ता गोवा कार्बन लि0, मैसर्स कल्याणी स्टील लि0 तथा मैसर्स किर्लोस्कर फेरस इण्डिया लि0 रहे हैं ।

(घ) विगत तीन वर्षों में एमओपीटी में रेल की तुलना में सड़क द्वारा सम्प्रेषित कोयला/कोक यातायात निम्नानुसार है :–

(लाख टन)

वर्ष	रेल द्वारा प्रेषित	सड़क द्वारा प्रेषित	जोड़
2001–02	20.16	5.17	25.33
2002–03	15.09	7.38	22.48
2003–04	16.15	7.97	24.12

12.1. एसडब्ल्यूपीएल ने तदनंतर कार्गो की सड़क सुपुर्दगी को शामिल करने के लिए एक संशोधित प्रस्ताव दायर किया है । एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित प्रस्ताव पत्तन एवं संबंधित प्रयोक्ताओं से उनकी टिप्पणियां मांगते हुए उन्हें अग्रेषित किया गया था ।

12.2. संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरण तथा अतिरिक्त भंडारण स्थल को हिसाब में लेने के पश्चात अभिकल्पित क्षमता, यातायात अनुमानों में कटौती के लिए कारणों के संबंध में कुछ विशिष्ट प्रश्न उठाए हैं ।

13. प्रत्युत्तर में, एसडब्ल्यूपीएल ने 2 अगस्त,2002 को दोबारा एक पुनः अभिकल्पित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पुनः अभिकल्पित प्रस्ताव में किए गए कुछ मुख्य संशोधन तथा उनके लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत कारण संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :–

(i) गोदी 5क में ठहरने वाले 170 मी0 एलओए तक के यानों के लिए पृथक निम्नतर गोदी भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं । गोदी सं0 6क में गोदी भाड़ा प्रभार के उद्ग्रहण के लिए स्लैबों को संशोधित किया गया है ।

(ii) इसने उस अवधि के लिए गोदी भाड़ा उद्ग्रहण न करने संबंधी एक शर्त को शामिल किया है, जब तट क्रेनों की अनुपलब्धता/खराब होने या एसडब्ल्यूपीएल से संबंधित किसी अन्य कारण से प्रचालन नहीं किए जा सकते ।

(iii) कोक तथा लौह अयस्क के संचालन प्रभार बढ़ा दिए गए हैं, जबकि चूना पत्थर के लिए दर को घटा दिया गया है । गोदी 5क में संचालित कोयले तथा कोक के लिए पृथक (निम्नतर) प्रहस्तन प्रभार का प्रस्ताव किया गया है ।

(iv) भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि अनुमत करने के पश्चात लगाने का प्रस्ताव किया है ।

(v) कोयले तथा कोक कार्गो के धूल अवमंदन के लिए पूर्व प्रस्तावित 2.50 रुपए प्रति मी0 टन की एक समान दर के स्थान पर गोदी 6क में 2.25 रुपए/मी0टन तथा 2.75 रुपए/मी0 टन के परिवर्ती दरों का प्रस्ताव किया गया है । इसने स्पष्ट किया है कि परिवर्ती दर का प्रस्ताव इसलिए किया गया है, क्योंकि समान टनभार के लिए कोक की मात्रा कोयले की तुलना में अधिक होती है।

इसके अतिरिक्त, गोदी 5क में प्रहस्तन किए जाने वाले कोयले/कोक के लिए इसने कार्गो की उतराई के समय, गोदी में रखे जाने के दौरान तथा साथ ही एमओपीटी के नामित स्टॉक यार्ड तक संवहन के दौरान धूल अवमंदन सेवा प्रदान करने के लिए 1 रुपए प्रति मी0 टन की निम्नतर दर का प्रस्ताव किया है ।

(vi) वर्ष 2004–05 के लिए यातायात अनुमान पूर्वानुमानित 2.11 एमएमटी से घटाकर 2.7 एमएमटी कर दिया गया है, बावजूद इस तथ्य के कि संशोधित प्रस्ताव में संशोधित प्रचालनात्मक योजना के अनुसार

सड़क द्वारा कार्गो संचलन को भी हिसाब में लिया गया है । इसमें कमी का कारण तटकर्षण में विलंब होने के कारण पुनरोद्धार कार्य इत्यादि में प्रत्याशानुसार प्रगति नहीं हुई है ।

(vii) यान से तट प्रचालन के लिए गोदी 5क में मोबाईल (चल) हॉपरों वाली दो अतिरिक्त क्रेनों की व्यवस्था करने के लिए 17.50 करोड़ रुपए के अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव किया गया है । प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश को पूरा करने के लिए 12 करोड़ रुपए के अतिरिक्त ऋण तथा 5.50 करोड़ रुपए की अतिरिक्त इक्विटी को सन्निविष्ट करने का प्रस्ताव है ।

(viii) यह दोहराया गया है कि भंडारण स्थल कम होने के कारण इसके टर्मिनल में अभिकल्पित क्षमता 5 एमएमटी ही जारी रखी गई है । 5 एमएमटी के कुल यातायात में से 5 लाख मी0टन को सड़क द्वारा संचालित किए जाने की आशा है तथा एमओपीटी द्वारा नामित 10,000 वर्गमीटर के अतिरिक्त क्षेत्र द्वारा 20,000 मी0टन कोयले के लिए भंडारण क्षमता उपलब्ध करार जाने की आशा है ।

(ix) उपकरण के आरंभन के प्रत्याशित समय को विचार में लेने के पश्चत मूल्यह्रास के अनुमान को संशोधित किया गया है ।

(x) नौतल पर जहाजी कुली सेवाएं तथा कार्गो संचालन व्यय की पेशकश हेतु इसके द्वारा की गई करार संविदा की प्रतियां अग्रेषित करने के हमारे प्रश्न के संदर्भ में इसने स्पष्ट किया है कि कोक तथा अन्य कार्गो मदों के संबंध में पेशकश अभी प्राप्त होनी है । प्रस्तावित दर का परिकलन सघनता के परिवर्ती के आधार पर किया जाता है ।

(xi) गोदी 5क के लिए 22.02 रुपए प्रति टन तथा गोदी 6क के लिए 10.87 रुपए प्रति टन के टर्मिनल अनुरक्षण व्यय का परिकलन संबंधित गोदियों के अनुमानित व्यय को अनुमानित यातायात द्वारा विभाजित करके किया गया है ।

14.1. इस बीच, मोरमुगाओ जहाजी कुली संघ ने वर्णन किया है कि इस मामले में संघ से परामर्श नहीं किया गया था, यद्यपि यह पत्तन के मुख्य प्रयोक्ताओं में से एक है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर यह प्रतीत हुआ कि जहाज पर जहाजी कुली सेवाएं एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रदान किया जाना प्रस्तावित है और निजी जहाजी कुलियों की उसके टर्मिनल में कोई भूमिका नहीं होगी । इस स्थिति को देखते हुए, एमएसए से इस मामले में न तो परामर्श किया गया था और न ही संयुक्त सुनवाई में आमंत्रित किया गया था । एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों से हमें यह सूचित करने का अनुरोध किया गया था कि क्या यह संघ परामर्श किए जाने के लिए संगत प्रयोक्ता संगठन है या नहीं ।

14.2. एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह विशेष चल बंदरगाह क्रेनों का प्रयोग करते हुए जहाज पर जहाजी कुली सेवाएं प्रदान करने का प्रस्ताव रखता है, इसलिए यह सेवा बाहर से कराने की संकल्पना नहीं करता। इसलिए, यह राय दी जाती है कि एमएसए उसके प्रस्ताव के संदर्भ में संगत प्रयोक्ता नहीं है । एमओपीटी ने राय दी है कि एमएसए तात्कालिक प्रस्ताव पर एक संगत प्रयोक्ता है और इसलिए उससे परामर्श किया जा सकता है। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित प्रस्ताव भी एमएसए को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया था और उनकी टिप्पणियां रिकार्ड में दर्ज की गई हैं ।

15.1. एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर एमओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यूपीएल को उनकी टिप्पणियां, अगर कोई हों, मांगते हुए अग्रेषित की गई थीं । हमें इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल से विशिष्ट प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

16. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पार्टियों द्वारा संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्क का सार अलग से संगत पार्टियों को भेजा जाएगा । ये ब्योरे हमारी वेबसाईट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं ।

17. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :–

(i) साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) ने मोरमुगाओ पत्तन में अपने दो बहुप्रयोजनीय बर्थ 5ए और 6ए के लिए प्रशुल्क नियतन के लिए यह प्रस्ताव दाखिल किया है । निर्माण, स्वामित्व, प्रचालन और स्थानांतरण (बीओओटी) आधार पर दो समर्पित बहुप्रयोजनीय बर्थ 5ए और 6ए को विकसित, निर्मित, प्रचालित और अनुरक्षित करने के लिए लाइसेंस एबीजी गोवा पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एबीजीजीपीपीएल) को दिनांक 11 अप्रैल,1999 को मोरमुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा दिया गया था । तत्पश्चात, जैसा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित किया गया, एसपीवी का नाम बदलकर साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड कर दिया गया था ।

मोरमुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने वर्णन किया है कि एबीजी गोवा पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के साथ लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किया गया था और एबीजी गोवा पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के नाम में दरों के मान का अनुरोध किया था, क्योंकि अभी तक नाम के परिवर्तन का निपटारा नहीं हुआ है ।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण का क्षेत्राधिकार महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में शामिल प्रशुल्क संबंधी मुद्दों तक प्रतिबंधित है । एमओपीटी ने प्रमाणित किया है कि बर्थ 5ए और 6ए से संबंधित लाइसेंस करार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों का अनुपालन करते हुए किया गया है । ग्राही टर्मिनल का निर्माण कर चुका है और इसे एसडब्ल्यूपीएल के नाम में प्रचालित कर रहा है । नाम के परिवर्तन का मुद्दा एमओपीटी और बीओओटी प्रचालक के बीच हल करना आवश्यक है । चूंकि प्रशुल्क नियतन के लिए प्रस्ताव एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया है, इसलिए जैसा एमओपीटी द्वारा सुझाव दिया गया है, कंपनी के किसी अन्य नाम में दरों का मान निर्धारित करना प्राधिकरण के लिए उपयुक्त नहीं पाया जाता ।

एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया है कि कंपनी के नाम के परिवर्तन से संबंधित मामले की कानूनी दृष्टिकोण से जांच की जा रही है । एसडब्ल्यूपीएल ने यह दिखाने के लिए एमओपीटी बीओओटी कंपनी का नाम बदलने के लिए "सिद्धांत रूप में" सहमत हो गया था, बाद में पत्राचार की प्रतियां प्रस्तुत कर दी थी और केवल सही नाम चुनने का मुद्दा शेष रह गया था ।

स्पष्ट की गई स्थिति के दृष्टिगत, हमने यह मानते हुए कि लाइसेंसधारी कंपनी के नाम के परिवर्तन का मुद्दा शीघ्र निपटा लिया जाएगा, इसलिए प्रचालक द्वारा विकसित दो नए बर्थ के लिए टैरिफ के नियतन पर कार्रवाई आरंभ कर दी । बर्थ सं0 5ए और 6ए में एसडब्ल्यूपीएल के प्रचालनों के लिए अनुमोदित दरों का मान स्वतः ही नए नाम वाली कंपनी के प्रचालनों पर लागू हो जाएगा, जब नाम परिवर्तन औपचारिक तौर पर हो जाएगा ।

(ii) अपने मूल प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया यातायात का पूर्वानुमान टर्मिनल की 5 एमएमटी की क्षमता की तुलना में वर्ष 2004–05 के लिए 2.7 एमएमटी (दस महीने के लिए), 2005–06 के लिए 4.25 एमएमटी और वर्ष 2006–07 के लिए 5 एमएमटी था । यातायात के मुख्य संघटक कोयला और कोक पूर्वानुमानित हैं । पूर्व यातायात पूर्वानुमान में केवल रेल द्वारा कार्गो की ढुलाई शामिल था और सड़क द्वारा कार्गो की ढुलाई को हिसाब में नहीं लिया गया था ।

तत्पश्चात, हमारी सलाह पर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने प्रयोक्ताओं, विशेषकर उनकी, जो एक बार में कम मात्रा तथा अनधिक प्रतिवर्ष लगभग 2.00 से 3.00 लाख टन का आयात करते हैं, मांग पर विचार किया है और सड़क द्वारा सुपुर्दगी के मामले को शामिल करने के लिए एक वैकल्पिक प्रचालनात्मक योजना बनाई है, क्योंकि इन आयातकों को कथित रूप से रेल वैगनों का आवंटन प्राप्त नहीं होता और उनमें से कुछ रेल द्वारा नहीं जुड़े हैं । एसडब्ल्यूपीएल ने तदनुसार एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है । संशोधित प्रस्ताव में, वर्ष 2004–05 के लिए यातायात का पूर्वानुमान कम करके 2.11 एमएमटी किया गया है और पूर्व अनुमानों की तुलना में वर्ष 2005–06 के लिए यातायात के पूर्वानुमान में सीमांतिक कमी देखी गई है । टर्मिनल की सूचित 5 एमएमटी की डिजाइनयुक्त

क्षमता की तुलना में प्रचालन के तीसरे वर्ष में यातायात का पूर्वानुमान प्रगामी रूप से बढ़कर 4.98 मिलियन टन होता है । एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2004–05 के लिए यातायात के अनुमान में कमी तलकर्षण में विलंब, उसकी योजना के अनुसार पुनरूद्धार कार्य नहीं चलने के कारण है । इस मामले में परामर्श किए गए न एमओपीटी और न किसी प्रयोक्ता ने ही घटे हुए यातायात के अनुमान पर कोई विशिष्ट टिप्पणी की है । इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत यातायात और आय के अनुमानों पर विश्वास किया जाता है । प्रारंभिक वैधता अवधि समाप्त होने के बाद की जाने वाली प्रशुल्क की आगामी सामान्य समीक्षा के समय अगर गलत अनुमान के कारण टर्मिनल प्रचालक को कोई अवांछित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो उस समय नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने प्रारंभ में बर्थ किराए से आय का अनुमान करने के लिए 1 अमरीकी डालर = 43 रुपए के विनिमय दर का प्रयोग किया था । तत्पश्चात, हमारे द्वारा इंगित किए जाने पर इसने चालू विनिमय दर, जो 45 रुपए से अधिक में है, की तुलना में 1 अमरीकी डालर = 44 रुपए के विनिमय दर का प्रयोग करते हुए बर्थ किराया आय का अनुमान संशोधित किया है । इस परिप्रेक्ष्य में यहां यह उल्लेखनीय है कि जहाज पर जहाजी कुलियों के प्रयोग, कार्गो प्रहस्तन, ईंधन लागत आदि के संबंध में वर्ष 2005–06 के लिए प्रचालन लागत का अनुमान पिछले वर्ष की तुलना में 5.5% की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए लगाया गया है, जबकि चालू मुद्रास्फीति दर ऐसे स्तर से अधिक है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथानुमानित बर्थ किराया आय पर इस विश्लेषण में इस अनुमान कि विदेशी मुद्रा दर में वृद्धि पर विचार नहीं करके आय का कम अनुमान प्रचालन लागत में वृद्धि, जिसका उच्चतर मुद्रास्फीति दर के कारण होना संभावित है, द्वारा प्रतिसंतुलित हो सकता है, किसी संशोधन के बिना विचार किया गया है ।

भंडारण प्रभार से आय का अनुमान यह मानते हुए कि रूकने का औसत समय आयात कार्गो के लिए 4 दिनों का होगा, प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर लगाया गया है । पिछले वर्षो के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत सांख्यिकीय आंकड़ों से अधिकांश कार्गो के रूकने का औसत समय आयात के मामले में 10 दिनों से अधिक रहा है । इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित भंडारण आय पूर्णतया वास्तविक नहीं है । एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह किसी कार्गो के सामान्य भंडारण अवधि से अधिक रहने की प्रत्याशा नहीं करता और कार्गो की निकासी में उसे समर्थ बनाने के लिए विभिन्न प्रयोक्ता अनुकूल स्कीमों के संवर्धन और अधिक खाली वैगनों आदि की आपूर्ति के लिए रेलवे के साथ विचार–विमर्श करने का प्रस्ताव करता है । इसके अतिरिक्त, एमओपीटी भी एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोध पर अतिरिक्त भंडारण स्थान प्रदान करने के लिए सहमत हो गया है, जिस मामले में पत्तन अपने दरों के मान के अनुसार किराया लगाने का प्रस्ताव करता है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथानुमानित भंडारण आय पर विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है । जैसा पहले उल्लेख किया गया है, अगली समीक्षा के समय अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक भंडारण आय प्रस्तुत अनुमानों से व्यापक रूप से भिन्न होता है तो ऐसी भिन्नता को भावी प्रशुल्क संशोधन से समंजित किया जाएगा।

एसडब्ल्यूपीएल ने धातु उत्पादों आदि जैसी अन्य वस्तुओं के लिए आय का अनुमान नहीं किया है, क्योंकि इन वस्तुओं के यातायात के लिए कोई निश्चित संकेत/प्रतिबद्धता नहीं है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण उचित पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है ।

(iv) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए लागत अवयवों में से एक कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से अनुमानित आय पर 18% की दर पर एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा है । यह प्रस्तावित आय के स्तरों पर वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए क्रमशः 5.31 करोड़ रुपए और 11.38 करोड़ रुपए होता है । इसने इस आधार पर कि एमओपीटी को रॉयल्टी के भुगतान के बारे में प्रतिबद्धता लाइसेंस करार में प्रशुल्क नियतन के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लागत की मद के रूप में विचार नहीं करने के इस प्राधिकरण/सरकार द्वारा लिए गए नीतिगत निर्णय के बहुत पूर्व की गई थी, प्रशुल्क नियतन के लिए लागत की इस मद पर विचार करने का अनुरोध किया है । इसने यह भी अनुरोध किया है कि

टैरिफ नियतन के लिए राजस्व हिस्से के भाग को लागत की मद के रूप में विचार करने के लिए सीसीटीएल के मामले में उपलब्ध पूर्व उदाहरण को उसके मामले में भी लागू किया जाए।

यह उल्लेख करना संगत है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लागत की मद के रूप में विचार करने के बारे में इस प्राधिकरण की नीति चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड और विशाखा कंटेनर प्राइवेट लिमिटेड जैसे निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क नियतन के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न आदेशों के माध्यम से ज्ञात कराई जा चुकी है । नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने यह उल्लेख करते हुए कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा लागत की मद नहीं माने जाएंगे, जुलाई,2003 में एक आदेश जारी किया था ।

प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व हिस्से के भाग पर विचार करने के लिए सरकार द्वारा तत्पश्चात जारी नीतिगत निर्देश केवल सीसीटीएल के लिए प्रतिबंधित है और इसलिए इस प्राधिकरण के लिए पूर्वोदाहरण के नाम में सभी निजी टर्मिनल प्रचालकों को सरकार के निर्देश प्रदान करने की छूट नहीं है । इसे ध्यान में रखते हुए, राजस्व हिस्से से संबंधित लागत की मद इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ छोड़ दी जाती है।

यह भी समझा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने इसके लिए राहत प्राप्त करने हेतु सरकार से अनुरोध किया है । इसलिए, यह प्राधिकरण केवल तभी कार्रवाई करने की स्थिति में होगा अगर और जब सरकार का निर्देश प्राप्त हो जाता है ।

(v) जहाज पर जहाजी कुली और कार्गो प्रहस्तन से संबंधित सेवाएं जैसा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित किया गया बाहर से कराना प्रस्तावित है । एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ 6ए पर प्रहस्तन किए गए कोयले के संबंध में इस शीर्ष के अधीन 50 रुपए प्रति एमटी की दर पर अपने लागत अनुमान का औचित्य देने के लिए लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत किया है । संशोधित प्रस्ताव में, जहाज पर जहाजी कुली सेवा और एचआर क्वायल्स, कोक आदि के संबंध में कार्गो प्रहस्तन आदि का अनुमान कोयले के अनुमान की अपेक्षा काफी अधिक पाया गया है । एसडब्ल्यूपीएल ने बाहर से सेवाएं लेने की संविदाओं को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है, इसलिए संशोधित अनुमानों के समर्थन में कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है । संशोधित अनुमान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा सूचित कार्गो के घनत्व में अंतर के आधार पर किया गया है । इन अनुमानों को सत्यापित करने के लिए किसी आधार के अभाव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वीकार किया जाता है।

एसडब्ल्यूपीएल ने ईंधन, विद्युत और जल की लागत के अनुमान का विस्तृत संगणन भी प्रस्तुत किया है । अनुमान का आधार अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा किए गए अनुमानों के अनुरूप पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है ।

लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय पट्टाधारित भूमि के लिए लाइसेंस फीस के अनुमान की एमओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है ।

(vi) अनुरक्षण व्यय सिविल निर्माण कार्यों पर 2% और उपस्कर पर 5% अनुमानित है और इसमें क्रमशः वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए 1.71 करोड़ रुपए और 3.42 करोड़ रुपए की अनुरक्षण तलकर्षण लागत शामिल है । एमओपीटी ने वर्णन किया है कि बर्थ के साथ–साथ और उसके पहुंच मार्गों पर अनुरक्षण तलकर्षण लाइसेंस करार के अनुसार उसका दायित्व है । एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले नैमेत्तिक वार्षिक अनुरक्षण तलकर्षण के अतिरिक्त पहले तीन वर्षों के लिए वर्ष में दो बार अतिरिक्त अनुरक्षण तलकर्षण करना अपेक्षित है । इसे ध्यान में रखते हुए, अनुरक्षण तलकर्षण लागत का अनुमान स्वीकार किया जाता है ।

उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण के अनुमान का इस आधार पर औचित्य बताने का प्रयास किया गया है कि परवर्ती वर्षों में मरम्मत और अनुरक्षण लागत 5% से बहुत अधिक होगी और इसलिए संपूर्ण अवधि के लिए औसत मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 5% पर विचार किया जाता है ।

एसडब्ल्यूपीएल का आशय स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि भविष्य में लागत में वृद्धि के पूर्वानुमान में मौजूदा प्रयोक्ताओं पर बोझ डालता उपयुक्त नहीं हो सकता ।

मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान विशेषकर उपस्कर के संदर्भ में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) और चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में अनुमत्य से अधिक प्रतीत होता है। एनएसआईसीटी ने अथशेष ब्लॉक पर उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान 1.15% और वर्ष के दौरान नई जोड़ी गई परिसंपत्तियों पर 0.5% लगाया था । सीसीटीएल द्वारा प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपने हाल के प्रस्ताव में उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान उपस्कर की लागत का 2% है । वीसीटीपीएल में इस प्राधिकरण ने लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अनुमति परिसंपत्ति की लागत के 3% पर दी है ।

अन्य निजी टर्मिनलों में प्राप्त स्थिति के आधार पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान कम किया जाना अपेक्षित है । तदनुसार, उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर की परिसंपत्ति लागत के 3% और सिविल निर्माण कार्य के लिए परिसंपत्ति मूल्य के 1.5% पर मानी जाती है । तदनुसार, टर्मिनल के अनुरक्षण व्यय को संशोधित किया जाता है ।

(vii) प्रारंभिक व्यय को पहले मूल्यह्रास के साथ बट्टे खाते डालना प्रस्तावित था । तत्पश्चात, एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित लागत विवरणी में इस मद को अलग से दर्शाया है और पुष्टि की है कि प्रारंभिक व्यय को शेष परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया है । एसडब्ल्यूपीएल ने अपने द्वारा किए गए वास्तविक प्रारंभिक व्यय को इंगित नहीं किया है ।

इस परिप्रेक्ष्य में, यह उल्लेख करना संगत है कि लाइसेंस व्यवस्था की अवधि एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी द्वारा भिन्न-भिन्न बताई गई है । परिसर को सौंपने की प्रभावी तारीख पर उनके बीच विवाद का अधिनिर्णयन इस प्राधिकरण के लिए नहीं है ।

(viii) बीमा लागत का अनुमान वर्ष 2004–05 के लिए 1.97 करोड़ रुपए पर परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का 1% लगाया गया है, जिसमें प्रारंभिक व्यय भी शामिल है । एसडब्ल्यूपीएल ने बीमा लागत का संगणन करते समय परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में 35.92 करोड़ रुपए का अनुमानित प्रारंभिक व्यय और परिणामतः निवल ब्लॉक में भी शामिल किया है । प्रारंभिक व्यय के लिए बीमा कवर संगत नहीं है और इसलिए उस सीमा तक बीमा लागत अनुमान कम कर दिया जाता है ।

(ix) मूल्यह्रास के अनुमान के संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल ने प्रमाणित किया है कि मूल्यह्रास की दर पर कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानदंडों के अनुसार विचार किया जाता है । यह प्राधिकरण निर्णय ले चुका है कि कंपनी अधिनियम में दिया गया मूल्यह्रास मानदंड अथवा रियायत करार में निर्धारित परिसंपत्तियों की अवधि, इनमें से जो भी कम हो, की अनुमति निजी टर्मिनलों के मामले में दी जाएगी । इसे ध्यान में रखते हुए, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए मूल्यह्रास के अनुमान को किसी संशोधन के बिना हिसाब में लिया जाता है ।

(x) लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को अदा की गई 1.53 करोड़ रुपए की जमानत राशि परियोजना की समाप्ति पर वापसी योग्य है । एसडब्ल्यूपीएल ने परियोजना अवधि में बराबर-बराबर विभाजित किया है । तथापि, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संगणन में भावी प्राप्ति का वर्तमान मूल्य निकालने के लिए वार्षिकीकृत मूल्य की कटौती नहीं की है । अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क नियतन/संशोधन के मामले में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 12% के कटौती गुणक का प्रयोग करके वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य पर विचार करते हुए संगणन को आंशिक रूप से संशोधित किया गया है ।

(xi) एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2004–05 के लिए 201.97 करोड़ रुपए का सकल ब्लॉक पूर्वानुमानित किया है, जिसमें सिविल निर्माण कार्य के लिए 65.7 करोड़ रुपए, संयंत्र और उपस्कर के लिए 98.05 करोड़ रुपए और प्रचालन–पूर्व व्यय, आकस्मिक व्यय के पूर्वानुमानों, पूर्व अवधि के लिए लाइसेंस फीस, जमानत राशि आदि के लिए 35.92 करोड़ रुपए शामिल है । सिविल संरचना, प्रारंभिक व्यय, उपस्कर की लागत आदि की वास्तविक पूंजीगत लागत इस आधार पर प्रस्तुत नहीं की गई है कि परियोजना अभी भी निष्पादन के चरण में है और इसने यहां तक कि पहले फेज के लिए भी वास्तविक आंकड़े सुनिश्चित नहीं किए हैं । यह उल्लेख करना संगत है कि परियोजना लागत में 4.63 करोड़ रुपए तक आकस्मिक व्यय का प्रावधान वापसी का दावा करने के लिए नियोजित कुल पूंजी में शामिल नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि ये अनुमान केवल योजना बनाने के चरण पर संगत है और तब नहीं, जब परियोजना एक रूप ले चुकी हो और प्रचालन प्रारंभ हो गया है । एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि आकस्मिक व्यय के भाग का उपयोग परियोजना लागत में विशेष रूप से व्यवस्था नहीं की गई कतिपय पूंजीगत मदों के लिए किया गया है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा सूचित, यहां तक कि पहले फेज के लिए भी वास्तविक पूंजी लागत से संबंधित किसी निश्चित आंकड़े के अभाव में इस प्राधिकरण के पास एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत पूंजी लागत अनुमानों पर विचार करने के अतिरिक्त कोई विकल्प नहीं है । फिर भी, प्रारंभिक व्यय के लिए दर्शाया गया आकस्मिक व्यय का प्रावधान छोड़ दिया गया है, परंतु इसे नियोजित कुल पूंजी में रखा गया है ।

(xii) कार्यशील पूंजी की आवश्यकता वर्ष 2004–05 के लिए 8.17 करोड़ रुपए और वर्ष 2005–06 के लिए 18.13 करोड़ रुपए अनुमानित है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए कार्यशील पूंजी के अनुमान में केवल रोकड़ शेष और जमाराशि शामिल है, जो लगभग तीन से चार महीने का रोकड़ व्यय होता है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह रोकड़ शेष मुख्यतः मूल्यह्रास के प्रावधान और बट्टे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय के कारण है । इस तथ्य को देखते हुए कि अधिकांश प्रभार अग्रिम रूप से संग्रहित किए जाते हैं, कार्यशील पूंजी के रूप में चार महीने के व्यय की व्यवस्था करने का कोई औचित्य नहीं है। प्रसंगवश, यहां तक कि इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के निवेश पर अनुमेय अभिलाभ का अध्ययन करने के लिए नियुक्त क्राइसिल एडवाइजरी सर्विसेज (सीएएस) ने अपनी रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ–साथ, प्रचालन व्यय के 30 दिनों की अधिकतम सीमा तक रोकड़ शेष की अनुमति देने की सिफारिश की है । उपरोक्त स्थिति के दृष्टिगत, कार्यशील पूंजी के रूप में अनुमानित रोकड़ शेष को एक महीने के व्यय तक प्रतिबंधित करना आवश्यक है । तद्नुसार, लागत विवरणी में संशोधित कार्यशील पूंजी अनुमानों को वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए क्रमशः 2.62 करोड़ रुपए और 5.00 करोड़ रुपए माना जाता है ।

(xiii) टर्मिनल की क्षमता इक्विटी पर अभिलाभ निर्धारित करने के लिए संगत है । जैसी एमओपीटी द्वारा भी पुष्टि की गई है, टर्मिनल की डिजाइनशुदा क्षमता 5 एमएमटी है । इस विश्लेषण में विचार किए गए वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए अनुमानों के संदर्भ में क्षमता उपयोग क्रमशः 42.2% और 84.2% होता है । एसडब्ल्यूपीएल ने इक्विटी पर अभिलाभ को क्षमता उपयोग के अनुरूप समायोजित किया है ।

तथापि, निवेश के अनुमान को पूर्व पैरा में वर्णित कारणों से कार्यशील पूंजी के अनुमानों में की गई कमी के दृष्टिगत समायोजित करना अपेक्षित है । तद्नुसार, समायोजित लगाई गई पूंजी वर्ष 2004–05 के लिए 199.64 करोड़ रुपए और वर्ष 2005–06 में 189.69 करोड़ रुपए होती है । एसडब्ल्यूपीएल ने वित्तीय संस्थानों से 127 करोड़ रुपए उधार लेने और प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान 80.55 करोड़ रुपए का इक्विटी अन्तःक्षेपित करने का प्रस्ताव किया है । वर्ष 2005–06 में अतिरिक्त निधियों का उपयोग किया जाना प्रस्तावित नहीं है, क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल इस वर्ष में किसी अतिरिक्त पूंजी निवेश का प्रस्ताव नहीं करता है । समायोजित लगाई गई पूंजी की तुलना प्रयुक्त निधियों से करने पर वर्ष 2004–05 के दौरान लगभग 7.90 करोड़ रुपए और 12.87 करोड़ रुपए व्यावसायिक परिसंपत्तियों में प्रयुक्त नहीं पाए जाते । जैसा एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल जैसे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में निर्णय किया जा चुका है, व्यवसाय में प्रयुक्त नहीं किया गया रोकड़ शेष

अभिलाभ के योग्य नहीं होता । जैसा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पूर्वानुमानित है, चूंकि ऋण की लागत की अनुमति दी जाती है, इसलिए इक्विटी को व्यवसाय में प्रयुक्त नहीं की हुई पाई गई निधियों को शामिल न करने के लिए समायोजित किया जाना चाहिए । तदनुसार, वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए इक्विटी को क्षमता उपयोग से संयोजित इक्विटी पर अभिलाभ के संगणन के प्रयोजनार्थ कम किया गया है ।

(xiv) एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ संख्या 5ए और 6ए के लिए पृथक लागत विवरणी प्रस्तुत की है । कुछ सामान्य व्यय का आवंटन स्थूल आधार पर किया गया है । इसलिए, केवल सांकेतिक प्रयोजन के लिए इस विश्लेषण में उन पर विश्वास किया जाता है ।

यह पाया गया है कि उप–कार्यकलापों को आवंटित बीमा लागत, जहाज पर जहाजी कुली सेवा, प्रारंभिक व्यय आदि का योग समेकित लागत विवरणी में समतुल्य अनुमानों से मेल नहीं खाता है।

इसके अतिरिक्त, इक्विटी पर अभिलाभ कार्यकलाप आधारित ऋण संघटक को आवंटित किए गए हैं। इस मद को समानुपातिक सकल ब्लॉक मूल्यह्रास के आधार पर आवंटित करना उपयुक्त होगा। तदनुसार, कम की गई इक्विटी पर संगणित इक्विटी पर अभिलाभ मूल्यह्रास के अनुपात में बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित किया जाता है।

(xv) ऊपर की गई चर्चा के अधीन लागत विवरणी संशोधित की गई है । संशोधित लागत विवरणी अनुबंध–I (क और ख) के रूप में संलग्न है । इन विवरणियों से प्रकटित परिणामों को यहां इसके बाद दी गई सारणी में दर्शाए गए अनुसार सारांश में दिया जाता है :–

क्र.सं.	कार्यकलाप	अधिशेष(+) / कमी(–) 2004–05		अधिशेष(+) / कमी(–) 2005–06		प्रचालन आय के % के रूप में औसत अधिशेष(+) / कमी(–)
		(करोड़ रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(करोड़ रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	
(i)	संपूर्ण टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरणी	(–) 1.82	(–) 4.5%	(+) 3.11	(+) 3.6%	(+) 1.0%
(ii)	बर्थ किराया कार्यकलाप	(–) 3.06	(–) 27.5%	(–) 2.61	(–)11.2%	(–) 16.5%
(iii)	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	(+) 1.24	(+) 4.2%	(+) 5.71	(+) 9.0%	(+) 7.5%

(xvi) उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि एसडब्ल्यूपीएल की उसके टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरणी वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रस्तावित दरों पर अनुमानित प्रचालन आय के 1% का सांकेतिक अधिशेष दर्शाती है । कार्गो संबद्ध कार्यकलाप वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए 7.5% का औसत अधिशेष दर्शाता है, जो बर्थ किराया कार्यकलाप में कमी को प्रतिसंतुलित कर देता है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार वही है, जो एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर है, जिसकी एमओपीटी द्वारा भी पुष्टि की गई है । इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभारों की अनुमति दी जाती है ।

प्रयोक्ताओं ने प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार आदि को एमओपीटी में मौजूद स्तर पर ही निर्धारित करने की मांग की है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाएं यंत्रीकृत हैं और प्रयोक्ताओं को समयावधि में यंत्रीकृत प्रचालनों का लाभ प्राप्त होना संभावित है । इसके अतिरिक्त, एसडब्ल्यूपीएल

का निवेश स्तर एमओपीटी द्वारा पहले प्रचालन में लगाई गई परिसंपत्तियों के मूल्यह्रासित मूल्य की तुलना में बहुत अधिक है । टर्मिनल प्रचालक की लागत को मानना और स्वीकार्य तथा उचित लागत के संदर्भ में प्रशुल्क नियत करना अधिक तर्कसंगत होगा ।

मोरमुगाओ जहाज एजेंट संघ ने सुझाव दिया है कि एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन लेवी (सीएचएल) प्रभार को कार्गो प्रहस्तन प्रभार नियत करने के लिए बैंचमार्क के रूप में लिया जाना चाहिए । यह उल्लेखनीय है कि सीएचएल केवल कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए है, परंतु प्रहस्तन प्रभार की लेवी के बदले एसडब्ल्यूपीएल प्राप्ति से जहाज पर लदान अथवा जहाज से सड़क/रेल द्वारा प्रेषण के लिए उतराई तक व्यापक यंत्रीकृत प्रहस्तन प्रदान करेगा । इसे संपूर्णता में देखते हुए, प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित किया जाता है ।

एसडब्ल्यूपीएल ने तत्पश्चात निःशुल्क अवधि शामिल करके भंडारण प्रभार के लिए अपने पूर्व प्रस्ताव को संशोधित किया है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सामना की जा रही यार्ड की बाधाओं को मानते हुए और बुनियादी चिंता कि पत्तनों में मार्गस्थ भंडारण यार्ड का दीर्घावधिक भंडारण प्रयोजनों के लिए प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए, को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित दरों और निःशुल्क दिवसों का भी अनुमोदन किया जाता है।

(xvii) अपनाए गए सामान्य सिद्धांत के अनुरूप, एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन क्रेन भाड़ा संघटक शामिल किया था, जिसे पहले भूलवश बर्थ किराया के अधीन दर्शाया गया था । संबंधित सेवाओं का विवरण तद्नुसार संशोधित किया जाता है ।

(xviii) बर्थ किराया के प्रस्तावित स्तर पर प्रयोक्ताओं और यहां तक कि एमओपीटी द्वारा गंभीर रूप से आपत्ति की गई है । एसडब्ल्यूपीएल यह दावा करता है कि यहां तक कि प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर भी प्रयोक्ता बड़े पोतों को लाकर समुद्री माल भाड़े में प्रत्याशित परिणामी बचतों के कारण अंततः लाभान्वित होंगे। यह उल्लेख करना संगत है कि मुख्य प्रयोक्ता अर्थात जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड (जेवीएसएल) ने प्रति वर्ष 3 एमएमटी का प्रहस्तन करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल के साथ दीर्घावधि संविदा की है। यह और उल्लेख करना संगत है कि एमओपीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए आयातक/निर्यातक–वार वास्तविक कार्गो के बारे में प्रस्तुत सांख्यिकीय सूचना दर्शाती है कि जेवीएसएल ने पिछले तीन वर्षों 2001–02, 2002–03 और 2003–04 में लगभग 90% कोयला, लगभग 100% चूना पत्थर का प्रहस्तन किया है । इस विवरण के अनुसार जेवीएसएल द्वारा वर्ष 2002–03 के दौरान प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क/गुटिका 70% और वर्ष 2003–04 के दौरान 100% है । मुख्य प्रयोक्ता जेवीएसएल और जेवीएसएल से संबद्ध कुछ प्रयोक्ताओं को पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन द्वारा समुद्री माल–भाड़े में उपलब्ध लाभ के दृष्टिगत प्रस्तावित बर्थ किराया अदा करने में कोई आपत्ति नहीं है । यह सत्य है कि प्रस्तावित बर्थ किराया दरें पहले एमओपीटी के बर्थ में लगाई गई दरों (पारम्परिक) की तुलना में बहुविध वृद्धि है । यह मानना होगा कि बर्थ 5ए और 6ए नया निवेश है और इसलिए प्रतिपूर्ति की जाने वाली पूंजी लागत एमओपीटी के आंशिक रूप से मूल्यह्रासित पुराने बर्थ के संबंध में अधिक है । इसके अतिरिक्त, यह सुविदित तथ्य है कि एमओपीटी में पोत संबद्ध प्रभार को परस्पर आर्थिक–सहायता दी जाती है और ऐसा प्रयास निजी टर्मिनल सीमित प्रचालनों के मामले में प्रतिबंधित है । तथापि, मुख्य प्रयोक्ताओं जिन्हें नई प्रहस्तन सुविधा से माल भाड़े का लाभ प्राप्त करना संभावित है, ने प्रस्तावित दरों का समर्थन किया है ।

संशोधित प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ किराए की लेवी के लिए स्लैब को संशोधित किया है और दरों को भी तद्नुसार संशोधित किया गया है । चूंकि, संशोधित अनुसूची को प्रयोक्ताओं के लिए लाभकारी पाया जाता है, इसलिए उसे स्वीकार किया जाता है ।

(xix) एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में केवल कार्गो की रेल से सुपुर्दगी के लिए प्रशुल्क व्यवस्था पर विचार किया था और कार्गो की सड़क से सुपुर्दगी के लिए कोई प्रावधान संकल्पित नहीं किया गया था । एपरेंट आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड, गोवा कार्बन लिमिटेड आदि जैसे कुछ प्रयोक्ताओं

ने दृढ़तापूर्वक राय दी है कि कार्गो की सड़क द्वारा सुपुर्दगी को भी माना जाना चाहिए । एसडब्ल्यूपीएल ने छोटे प्रयोक्ताओं के तर्क पर विचार किया है और एमओपीटी के परामर्श से कार्गो की सड़क से सुपुर्दगी की अनुमति देने के लिए एक प्रचालन योजना तैयार की है । इस प्रयोज्न के लिए यह दो अतिरिक्त क्रेनों पर निवेश करने का प्रस्ताव रखता है ।

एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में 170 मीटर तक एलओए वाले पोतों के लिए 0.0125 अमरीकी डॉलर प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रयोक्ताओं के इस समूह के लिए पृथक प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और ऐसे पोतों को बर्थ संख्या 5ए पर प्रहस्तन किया जाना प्रस्तावित है ।

कुछ प्रयोक्ताओं ने एमओपीटी दर पर बर्थ 5ए के लिए बर्थ किराया निर्धारित करने का अनुरोध किया है । एमओपीटी में मौजूदा बर्थ किराए की दर बनाए रखने की प्रयोक्ताओं की मांग समग्र लागत स्थिति के दृष्टिगत स्वीकार नहीं की जा सकती । बर्थ संख्या 5ए के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया बर्थ संख्या 6ए में पहले स्लैब के लिए प्रस्तावित दर की अपेक्षा 45% कम है । यह प्रयोक्ताओं को कुछ राहत प्रदान करेगा और इसलिए बर्थ संख्या 5ए के लिए प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है।

डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराए को बिलिंग के समय रुपए के रूप में परिवर्तित करने के लिए अपनाई जाने वाली विनिमय दर पोतों के बर्थिंग के समय मौजूदा दर मानी जानी प्रस्तावित है । यह अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों, जहां डॉलर मूल्यवर्गित रूप के परिवर्तन के लिए पत्तन में पोत के प्रवेश के दिन विद्यमान विनिमय दर मानी जाती है, में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं है । जैसा मोरमुगाओ जहाज एजेंट संघ (एमएसएए) द्वारा समरूपता बनाए रखने के लिए सही इंगित किया गया है, इस प्रावधान को एमओपीटी में निर्धारित प्रावधान के समान होना चाहिए । तद्नुसार, प्रस्तावित प्रावधान को एमओपीटी और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल प्रचालक में निर्धारण के अनुरूप संशोधित किया जाता है।

(xx) एमएसएए ने वैध मांग की है कि बर्थ किराया ऐसी अवधि के लिए नहीं लगाया जाना चाहिए, जब एसडब्ल्यूपीएल में तट क्रेनों की खराबी के कारण प्रचालन नहीं हो सकता । यह एक उचित मांग है और स्वीकार किए जाने योग्य है । एसडब्ल्यूपीएल ने एमएसएए का अनुरोध भी स्वीकार किया है और एक शर्त सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है कि उस अवधि, जब तट क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण अथवा खराबी के कारण लदान/उतराई प्रचालन नहीं हो सकता, के लिए कोई बर्थ किराया लागू नहीं होगा । प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है ।

(xxi) एसडब्ल्यूपीएल ने स्थिरक भार मुक्ति दशाओं के लिए पूरक प्रभार और छूट, जो किसी भी प्रकार उसके प्रचालन पर लागू नहीं है, के बारे में प्रावधान को छोड़कर एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रावधान के लगभग प्रावधान प्रस्तावित किया है । इसने पुष्टि की है कि बर्थ 5ए और 6ए में प्रहस्तन किए जाने वाले पोत के स्थिरकभार मुक्ति दशा बर्थ 9 में आने वाले पोतों के तुलनीय है । चूंकि, प्रस्तावित प्रावधान एमओपीटी में मौजूदा व्यवस्था के समान है, इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है ।

(xxii) प्रस्तावित दरों का मान प्राथमिकता बर्थिंग के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार लगाना निर्धारित करता है और उसका नियंत्रण लाइसेंस करार के प्रावधानों द्वारा किया जाता है । लाइसेंस करार सुस्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि लाइसेंसधारी प्राथमिकता बर्थिंग स्कीम के लिए लाइसेंसदाता के पूर्व लिखित अनुमोदन से कोई भी करार कर सकता है ।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संकल्पित प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था के बारे में कुछ आपत्तियां उठाई गई हैं। बर्थिंग प्राथमिकता दिए जाने, जो प्रचालनात्मक मामला है, पर निर्णय लेना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है । एसडब्ल्यूपीएल के मामले में रियायत करार उनसे पत्तन न्यास से स्वीकृति लेने की अपेक्षा करता है । हमारे समक्ष सीमित मुद्दा प्राथमिकता/निकासी प्राथमिकता प्रदान करने के लिए प्रभार निर्धारित करना है, अगर ऐसी सेवा की अनुमति दी जाती है और उसे प्रदान किया जाता है । इसलिए, प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं ।

एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्ताव किया है कि निकासी प्राथमिकता केवल तभी दी जाएगी, जब बर्थ में पोत तट क्रेन सुविधाओं का पूरा प्रयोग नहीं कर रहा हो । यह सूत्रीकरण अस्पष्ट था, क्योंकि इसने तट क्रेन सुविधाओं का पूर्ण प्रयोग करने के रूप में माने जाने के लिए पोतों द्वारा पालन किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मापदण्ड निर्धारित नहीं किया था । एसडब्ल्यूपीएल ने तत्पश्चात यह वर्णन करने के लिए प्रावधान को संशोधित किया है कि सामान्य निकासी प्राथमिकता तभी प्रदान की जाएगी, जब पोत द्वारा रखे प्रतिबंधों के कारण प्रति मौसम कार्यदिवस 15,000/20,000/25,000 एमटी कार्गो की उतराई/लदान दर प्राप्त नहीं की जा सकती ।

गोवा कार्बन लिमिटेड (जीसीएल) ने वर्णन किया है कि पोतों के कार्यनिष्पादन नहीं करने के लिए निकासी प्रदान करने की शर्त बर्थ 5ए पर प्रहस्तन किए गए छोटे पोतों पर लागू नहीं होनी चाहिए, क्योंकि निर्धारित उत्पादन मानदंड भंडारण स्थान की कमी आदि के कारण इस बर्थ पर प्राप्त नहीं किया जा सकता । जीसीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा विचार करने योग्य है, क्योंकि यहां तक कि एसडब्ल्यूपीएल ने भी अपने अनुमान में विभिन्न कार्गो के लिए प्रति दिन 5000 से 8000 एमटी की सीमा में बर्थ 5ए पर पोतों की उतराई/लदान दर पर विचार किया है । इसलिए, उपलब्ध सूचना के आधार पर प्रति मौसम कार्यदिवस कोयले के लिए 7500 एमटी और अन्य कार्गो के लिए 5000 एमटी की पृथक उतराई/लदान दर निर्धारित की जाती है ।

(xxiii) एसडब्ल्यूपीएल ने तत्पश्चात अनुकूल ज्वारीय दशा की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि को छोड़ने के लिए एमओपीटी के दरों के मान में इस प्राधिकरण द्वारा किए गए संशोधन के अनुरूप बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा के संबंध में प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित किया है । एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित संशोधित प्रावधान को तद्नुसार एसडब्ल्यूपीएल के दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है ।

(xxiv) एमओपीटी ने इंगित किया है कि लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिका का प्रहस्तन पत्तन विनियमन–मोरमुगाओ पत्तन (एमओएचपी बर्थ 9 से अयस्क और गुटिका का नौभरण और संबद्ध मामले) विनियमन, 1979 के अधीन शामिल होता है और इसलिए लाइसेंसधारी उसकी अनुमति के बिना लौह अयस्क अथवा गुटिका का प्रहस्तन नहीं कर सकता । एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में कोई विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है । यह मुद्दा विनियमन की व्याख्या से संबंधित प्रतीत होता है और लाइसेंसीकरण करार प्रशुल्क संबद्ध मुद्दा नहीं है ।

एसडब्ल्यूपीएल ने किसी अन्य शुष्ट बल्क और सामान्य कार्गो, जिनके लिए कोई विशिष्ट दर निर्धारित नहीं की जाती है, के लिए घाटशुल्क दर भी प्रस्तावित की है । इस संबंध में एमओपीटी ने इंगित किया है कि लाइसेंसधारी केवल थोक कार्गो का ही प्रहस्तन कर सकता है किसी अन्य कार्गो का नहीं, जो ब्रेक बल्क और/अथवा कंटेनरयुक्त कार्गो है और इसलिए उसने केवल किसी अन्य थोक कार्गो का वर्णन करने के लिए शर्त को संशोधित करने का अनुरोध किया है । एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार नामावली संशोधित की है।

(xxv) भारतीय राष्ट्रीय जहाज मालिक संघ (आईएनएसए) ने इंगित किया है कि एमओपीटी के दरों के मान द्वारा केवल प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किया है, जिसमें घाटशुल्क शामिल है, अलग से कोई अतिरिक्त घाटशुल्क नहीं लगाया गया है । इस परिप्रेक्ष्य में, यह कहना है कि यहां तक कि एमओपीटी में भी घाटशुल्क के अतिरिक्त श्रमिक प्रभार लगाया जाता है । इसकी एमओपीटी द्वारा भी पुष्टि की गई है । इसलिए, आईएनएसए का आशय सही नहीं है ।

(xxvi) कार्गो प्रहस्तन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रभारों में जहाज से बर्थ तक कार्गो के लदान/उतराई, बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल के स्टॉकयार्ड/एमओपीटी नामित भूखण्ड तक और विलोमतः कार्गो की ढुलाई, स्टॉकयार्ड के भीतर ढुलाई और रेलवे वैगनों पर कार्गो के लदान/उतराई, सड़क द्वारा सुपुर्दगी के लिए ट्रकों पर लदान की लागत शामिल है, जबकि एमओपीटी के मौजूदा दरों के मान में कार्गो प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है ।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो के सापेक्षित घनत्व और प्रकृति पर विचार करते हुए 95 रुपए से 100 रुपए पीएमटी की सीमा में प्रस्तावित और समायोजित है। एसडब्लयूपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण उचित पाया जाता है और उसे स्वीकार किया जाता है।

कोयले और कोक के संबधं में बर्थ संख्या 5ए के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार बर्थ 6ए में प्रहस्तन किए गए कार्गो के लिए प्रस्तावित दर से 5 रुपए और 10 रुपए कम प्रस्तावित है । लौह अयस्क, धातु उत्पादों आदि के संबंध में इन दोनों बर्थ के लिए दर में कोई विभेद नहीं है । प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है ।

तथापि, एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ 6ए में दर की अपेक्षा बर्थ संख्या 5ए में चूने के पत्थर के लिए अधिक प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित करने का कोई कारण स्पष्ट नहीं किया है । अन्य कार्गो के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुपालन किए जाने वाले सिद्धांत का पालन करते हुए यह प्राधिकरण बर्थ संख्या 6ए के लिए यथा निर्धारित समान स्तर पर चूने के पत्थर के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने को उचित पाता है ।

यद्यपि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित मिश्रित दर में सड़क से सुपुर्दगी के लिए एमओपीटी के स्टॉकयार्ड में रखे कार्गो का प्रहस्तन शामिल है, तथापि यह मिश्रित दर में उपयुक्त छूट की अनुमति देना उपयुक्त पाया जाता है, अगर एसडब्ल्यूपीएल ट्रकों पर लदान/उतराई करने के लिए या तो सुपुर्दगी अथवा प्राप्ति के समय एमओपीटी के यार्ड में अपने कार्गो का प्रहस्तन नहीं करता है। इस संबंध में प्रस्तुत किए गए ब्योरे के अभाव में ऐसी छूट मिश्रित दर के 20% पर तदर्थ आधार पर नियत की जाती है, जिसकी बाद में समीक्षा की जा सकती है, यदि एसडब्ल्यूपीएल उचित प्रस्ताव प्रस्तुत करता है।

(xxvii) एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कोयले और कोक कार्गो के धूल को हटाने के लिए पहले प्रस्तावित 2.50 पीएमटी की समरूप दर की तुलना में बर्थ 6ए पर 2.25 रुपए पीएमटी और 2.75 रुपए पीएमटी के विभेदक प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है । एसडब्ल्यूपीएल ने औचित्य दिया है कि दर में विभेदक कार्गो के घनत्व में अंतर के कारण है ।

यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने हाल ही में एमओपीटी में लागू लागत पर विचार करते हुए एमओपीटी में इस मद के लिए 2.15 रुपए प्रति एमटी का प्रशुल्क अनुमोदित किया है। एमओपीटी में धूल को दबाने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय कोयले और कोक के बीच कोई विभेद नहीं किया जाता है । पहले से उपलब्ध पूर्वोदाहरण का अनुपालन करते हुए इन दोनों कार्गो के लिए समरूप दर निर्धारित करना उचित पाया जाता है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दर दर्शाता है कि एमओपीटी को देय रॉयल्टी पर भी लागत निर्धारण में विचार किया जाता है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाती और इसलिए इस घटक को प्रस्तावित प्रशुल्क से हटाने की आवश्यकता है। रॉयल्टी के संघटक को हटाने के बाद प्रस्तावित दर का औसत प्रति टन 2.12 रुपए होती है, जिसे पूर्णांकित करके प्रति टन 2.15 रुपए किया जाता है । यह प्रसंगवश एमओपीटी में निर्धारित मौजूदा दर से मेल खाता है ।

इसके अतिरिक्त, बर्थ 5ए में रखे कोयला/कोक के लिए एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ 5ए में पड़े और एमओपीटी के नामित स्टॉकयार्ड में मार्ग के दौरान भी कार्गो की उतराई करते हुए धूल दबाने की सेवा प्रदान करने के लिए 1 रुपए प्रति एमटी और 1.25 रुपए प्रति एमटी की निम्न दर प्रस्तावित की है । यह प्रस्तावित है कि एमओपीटी के स्टैकयार्ड में चट्टे पर रखे कार्गो के लिए एमओपीटी दरों के मान में निर्धारित दर पर धूल दबाने का प्रभार एकत्रित करेगा ।

गोवा कार्बन लिमिटेड (जीसीएल) द्वारा जैसा सही रूप से इंगित किया गया है, इस प्रभार को लगाना एक बार प्रस्तावित दर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा और दूसरी बार नामित यार्ड में चट्टे पर रखे कार्गो के लिए और दूसरे एमओपीटी द्वारा निर्धारित दर पर दोहराया जाएगा । यह उपयुक्त है कि लेवी का केवल एक सेट एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रयोक्ताओं से एकत्रित किया जाता है । एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी उपयुक्त आधार पर इस लेवी से राजस्व की भागीदारी करने के लिए सहमत हो सकते

हैं । एसडब्ल्यूपीएल के उसके नामित भूखंड में चट्टे पर रखे कार्गो के लिए एमओपीटी द्वारा धूल दबाने की लेवी छोड़ने के लिए जीसीएल के सुझाव पर एमओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाएगा । तब तक प्रशुल्क लगाने की प्रस्तावित व्यवस्था की अनुमति दी जाती है ।

बर्थ संख्या 5ए के संबंध में भी पूर्व में वर्णित कारणों से कोयले और कोक कार्गो के लिए 1 रुपया प्रति एमटी की समरूप दर निर्धारित की जाती है ।

(xxviii) एसडब्ल्यूपीएल का प्रारंभिक प्रस्ताव उन निःशुल्क दिवसों, जिसके बाद भूमि किराया/भंडारण शुल्क लगाया जा सकता है, की विशिष्ट संख्या निर्धारित नहीं करता । एसडब्ल्यूपीएल से इस तथ्य को देखते हुए कि सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर निःशुल्क दिवसों की विशिष्ट संख्या निर्धारित की गई है, प्रस्तावित प्रावधान की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था । तत्पश्चात, संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में एसडब्ल्यूपीएल ने उतराई के प्रारंभ के दिन के बाद वाले दिन से आयात कार्गो के मामले में निःशुलक अवधि के रूप में तीन दिनों का प्रस्ताव किया है । निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो के संपूर्ण उतराई अथवा जब एमओपीटी में अंतिम पैकेज उतारा जाता है, के बाद मानी जाती है। तदनुसार, प्रस्तावित प्रावधान संशोधित किया जाता है ।

निर्यात कार्गो के मामले में इसने रैक के आगमन/पहली प्राप्ति के समय से सात दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है और निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगाए जाने योग्य है। इस प्रावधान का प्रयोग केवल रैक के माध्यम से प्राप्त कार्गो के मामले में किया जा सकता है और सड़क द्वारा प्राप्त अन्य कार्गो के लिए नहीं । इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान यह वर्णन करने के लिए कि निःशुल्क अवधि कार्गो के प्राप्त होने के दिन से मानी जाएगी, एमओपीटी में निर्धारण के अनुरूप संशोधित किया जाता है ।

(xxix) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों के मान में इसने स्पष्ट किया है कि निःशुल्क अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और पत्तन/टर्मिनल के गैर–कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे । यह अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है ।

(xxx) एसडब्ल्यूपीटी द्वारा प्रस्तावित भूमि किराया कार्गो द्वारा कब्जा किए गए भंडारण स्थान के लिए किराए के रूप में एमओपीटी में लगाई गई मौजूदा दर की तुलना में विभिन्न वस्तुओं के लिए प्रति एमटी आधार पर है । कुछ प्रयोक्ताओं ने इंगित किया है कि प्रस्तावित दर एमओपीटी द्वारा लगाए गए भंडारण किराए की तुलना में बहुत अधिक है । एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि भंडारण दर उसके टर्मिनल में उपलब्ध सीमित भंडारण स्थान के दृष्टिगत उसके टर्मिनल में कार्गो के लंबी अवधि तक रूकने से निवारक के रूप में कार्य करने के लिए अधिक प्रस्तावित की गई है । जैसा उल्लेख किया जा चुका है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे का औचित्य है और स्वीकार किए जाने योग्य है।

(xxxi) एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि विशेषकर सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए मैसर्स एबीजी गोवा पोर्ट लि0 में आने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले वाहनों के लिए प्रस्तावित प्रवेश शुल्क का कोई औचित्य नहीं है । इसे आशंका है कि प्रस्तावित प्रभार से सड़क द्वारा कार्गो का प्रेषण हतोत्साहित होगा। एमओपीटी का मत विचार करने योग्य है । इसलिए, यह उचित है कि कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए एसडब्ल्यूपीएल में प्रवेश करने वाले/प्रस्थान करने वाले वाहनों पर वाहन प्रवेश शुल्क न लगाने संबंधी एक टिप्पणी जोड़ दी जाए ।

इसके अलावा, एसडब्ल्यूपीएल ने आगंतुक प्रवेश पास, फोटोग्राफी क्रेन किराया प्रभार इत्यादि जैसी अन्य सेवाओं के लिए ही प्रभारों का प्रस्ताव किया है। चूंकि, यह प्रशुल्क मदें वैकल्पिक सेवा के लिए हैं, इसलिए इस प्राधिकरण को प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करने में कोई आपत्ति नहीं है।

(xxxii) एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया है कि प्रचालन मई,2004 के अंत तक आरंभ होंगे । चूंकि, परामर्श प्रक्रिया और प्रस्ताव की जांच पूरी होने में कुछ समय लगेगा, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोध पर इस प्राधिकरण ने तीन महीने की अवधि अथवा प्रशुल्कों के अंतिमकरण, जो भी पहले हो, मई,2004 में अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था को अनुमोदित कर दिया था । इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 28 मई,2004 के आदेश में स्पष्ट कर दिया था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क अंतिम दरों के निर्धारण पर आधारित बिलों के अंतिम निपटान के शर्ताधीन अनंतिम आधार पर हों। तद्नुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें 28 मई,2004 से पूर्वप्रभाव से लागू होंगी।

(xxxiii) अधिनियम में प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था की शर्तों के अनुसार निजी टर्मिनल के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दरें केवल उच्चतम सीमा स्तर की हैं और उन्हें निर्धारित दरों से निम्न प्रभार लागू करने का विवेकाधिकार प्राप्त है । ऐसे विवेकाधिकार का प्रयोग करते समय यह उचित होगा कि दरों के मान में एक विशेष मात्रा संबंधी छूट–योजना शामिल की जाए, ताकि निर्धारित शर्तें पूरी करने वाले सभी प्रयोक्ताओं को एकसमान न्यूनतम स्तर पर छूट उपलब्ध हो सके। यह उल्लेखनीय है कि ऐसी छूट जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल की गई हैं ।

निजीकरण के उद्देश्यों में से एक प्रचालनों में दक्षता और प्रयोक्ताओं के लिए लागत में कमी लाना है । एसडब्ल्यूपीएल को एमओपीटी के एमओएचपी में प्रचालनरत जैसी एक दक्षता–संबद्ध प्रशुल्क योजना तैयार करने का परामर्श दिया गया है । एसडब्ल्यूपीएल सुझाव से सहमत है, परंतु ऐसी कोई योजना प्रचालनों में अनुभव प्राप्त करने के पश्चात तैयार करना चाहता है । एसडब्ल्यूपीएल को प्रशुल्कों की अगली सामान्य समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय ऐसी योजना पर विचार करने के लिए परामर्श दिया गया है ।

(xxxiv) कुछ प्रस्तावित प्रावधानों को अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों की साझा शर्तों के अनुरूप न होने के कारण संशोधित कर दिया गया है, ताकि सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में एकसमानता और निरंतरता बनाई रखी जा सके ।

(xxxv) यह प्राधिकरण सामान्यतया दो वर्ष का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करता है । अतः यह उचित है कि अब निर्धारित किए जा रहे प्रशुल्कों को दो वर्ष की अवधि के लिए जारी रखने की अनुमति दी जाए । फिर भी, उचित और सही कारणों से यह प्राधिकरण संशोधन हेतु किसी प्रस्ताव को समय अनुसूची से पहले (भी) स्वीकार करने का इच्छुक है ।

18.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध–।। के रूप में संलग्न एसडब्ल्यूपीएल के दरों के मान का अनुमोदन करता है ।

18.2. यह दरों का मान पूर्व प्रभाव से दिनांक 28 मई,2004 से प्रभावी होगा ।

18.3. यह दरों का मान इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 2 वर्ष के लिए लागू होगा, इसके पश्चात जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर बढ़ाया न जाए, तब यह प्रदत्त अनुमोदन स्वतः व्यपगत हो जाएगा ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

अनुबंध– I (क)

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	मदें (इकाइयां)	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत		संशोधित अनुमान	
		2004–05	2005–06	2004–05	2005–06
	यातायात (एमएमटी)	2.11	4.21	2.11	4.21
I.	प्रचालन राजस्व				
	बर्थ किराया प्रभार	11.11	23.28	11.11	23.28
	प्रहस्तन प्रभार	29.52	63.25	29.52	63.25
	कुल प्रचालन आय	40.63	86.53	40.63	86.53
II.	प्रचालन व्यय				
	नौतल पर जहाजी कुली व्यय	4.03	8.48	4.03	8.48
	स्टॉक यार्ड में कार्गो प्रहस्तन व्यय	6.84	14.49	6.84	14.49
	एमपीटी को लाइसेंस शुल्क	1.96	2.06	1.96	2.06
	एमपीटी को रॉयल्टी का भुगतान	5.31	11.38	0.00	0.00
	सर्वेक्षण व्यय	0.42	0.89	0.42	0.89
	टर्मिनल अनुरक्षण व्यय	4.17	9.03	3.31	6.63
	जल, विद्युत, ईंधन	4.39	9.09	4.39	9.09
	बीमा	1.97	1.95	1.52	1.51
	सामान्य प्रशासन व्यय	2.06	4.33	2.06	4.33
	मूल्यह्रास	4.23	10.89	4.23	10.89
	बट्टे खाता डाला गया आरंभिक व्यय	0.72	1.44	0.58	1.16
	कुल प्रचालन व्यय	36.11	74.03	29.34	59.53
III.	निवल प्रचालन आय = (I) – (II)	4.52	12.50	11.19	27.00
IV	ऋणों पर ब्याज व्यय	6.88	12.50	6.88	12.50
V	लाइसेंस अवधि के अंत में वापसी योग्य जमानती राशि वापस जमा	0.06	0.06	0.002	0.002
VI	लाइसेंस अवधि के अंत में वापसी योग्य जमानती राशि वापस जमा और ब्याज के बाद निवल अधिशेष/घाटा	–2.30	0.06	4.31	14.51
VII	इक्विटी	80.55	80.55	80.55	80.55
	व्यवसाय परिसंपत्तियों में न लगाई गई अतिरिक्त निधियों के लिए समायोजित इक्विटी			72.65	67.68
VIII	क्षमता उपयोग	42.3%	84.5%	42.2%	84.2%
IX	क्षमता उपयोग से संबद्ध 20% की दर पर इक्विटी पर आय	6.82	13.61	6.13	11.40
X	इक्विटी पर आय के पश्चात (कर–पूर्व) निवल अधिशेष/घाटा	–9.12	–13.55	–1.82	3.11
XI	प्रचालन आय के प्रतिशत (%) के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	–22.4%	–15.7%	4.5%	3.6%
XII	प्रचालन आय के प्रतिशत (%) के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा	–17.8%		–1.0%	

अनुबंध– I (ख)

बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप हेतु साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड का लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

	विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत				संशोधित अनुमान			
		बर्थ किराया कार्यकलाप		कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप		बर्थ किराया कार्यकलाप		कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	
	मदें (इकाइयां)	2004–05	2005–06	2004–05	2005–06	2004–05	2005–06	2004–05	2005–06
I.	प्रचालन राजस्व								
	आय	11.11	23.28	29.52	63.25	11.11	23.28	29.52	63.25
	कुल प्रचालन राजस्व	11.11	23.28	29.52	63.25	11.11	23.28	29.52	63.25
II.	प्रचालन व्यय								
	नौतल पर जहाजी कुली व्यय	4.03	8.48	0.00	0.00	4.03	8.48	0.00	0.00
	स्टॉक यार्ड में कार्गो प्रहस्तन व्यय	0.00	0.00	6.84	14.49	0.00	0.00	6.84	14.49
	एमपीटी को लाइसेंस शुल्क	0.23	0.24	1.74	1.82	0.23	0.24	1.74	1.82
	एमपीटी को रॉयल्टी का भुगतान	0.00	0.00	5.31	11.38	0.00	0.00	0.00	0.00
	सर्वेक्षण व्यय	0.00	0.00	0.42	0.89	0.00	0.00	0.42	0.89
	टर्मिनल अनुरक्षण व्यय	1.95	4.35	2.34	4.72	1.45	3.16	1.86	3.47
	जल, विद्युत, ईंधन	0.61	1.27	3.78	7.82	0.61	1.27	3.78	7.82
	बीमा	0.76	0.76	1.14	1.17	0.67	0.61	0.94	0.91
	सामान्य प्रशासन व्यय	1.03	2.17	1.03	2.17	1.03	2.16	1.03	2.17
	मूल्यह्रास	1.20	2.05	3.01	8.85	1.22	2.04	3.01	8.85
	बट्टे खाता डाला गया आरंभिक व्यय	0.38	1.12	0.16	0.32	0.45	0.90	0.13	0.26
	कुल प्रचालन व्यय	10.19	20.43	25.77	53.62	9.70	18.86	19.74	40.67
III.	निवल प्रचालन आय = (I) – (II)	0.92	2.85	3.75	9.63	1.41	4.42	9.78	22.58
IV	ऋणों पर ब्याज व्यय	2.69	4.9	4.18	7.61	2.70	4.89	4.18	7.61
V	लाइसेंस अवधि के अंत में वापसी योग्य जमानती राशि वापस जमा	0.00	0.00	0.06	0.06	0.001	0.001	0.001	0.001
VI	लाइसेंस अवधि के अंत में वापसी योग्य जमानती राशि वापस जमा और ब्याज के बाद निवल अधिशेष/घाटा	–1.77	–2.05	–0.38	2.07	–1.29	–0.47	5.60	14.97
VII	इक्विटी व्यवसाय परिसंपत्तियों में न लगाई गई अतिरिक्त निधियों के लिए समायोजित इक्विटी					20.95	12.68	51.69	55.00
VIII	क्षमता उपयोग					42.2%	84.2%	42.2%	84.2%
IX	क्षमता उपयोग से संबद्ध 20% की दर पर इक्विटी पर आय	2.67	5.34	4.14	8.28	1.77	2.13	4.36	9.26
X	इक्विटी पर आय के पश्चात (कर–पूर्व) निवल अधिशेष/घाटा	–4.45	–7.38	–4.52	–6.21	–3.06	–2.61	1.24	5.71
XI	प्रचालन आय के प्रतिशत (%) के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	–40.1%	–31.7%	–15.3%	–9.8%	–27.5%	–11.2%	4.2%	9.0%
XII	प्रचालन आय के प्रतिशत (%) के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा	–34.4%		–11.6%		–16.5%		–7.5%	

अनुबंध–II

साउऊ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

मोरमुगांव बन्दरगाह, गोवा

दरों का मान

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि प्रसंग अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

(i) "प्रतिदिन" का अभिप्राय प्रति कैलेन्डर दिवस से है ।

(ii) "एसडब्ल्यूपीएल" का अभिप्राय भारत में निगमित कंपनी साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, इसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है ।

(iii) "पत्तन" का अभिप्राय मोरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से है, जहां 'टर्मिनल" का अभिप्राय साऊथ वेस्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से है, जिसे अब अथवा इसके बाद साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा प्रचालित किया जाएगा।

(iv) "तटीय पोत" का अभिप्राय उस पोत से है, जो केवल भारत में स्थित किसी पत्तन अथवा स्थान से ही भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।

(v) "विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है ।

(vi) "टन" अथवा "एमटी" का अभिप्राय एक हजार किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है।

2. सामान्य शतें एवं निबंधन

(i) पोत–संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक नौवहन द्वारा प्रदत्त पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की किस्म अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा ।

(ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।

(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत केवल महानिदेशक नौवहन, भारत सरकार द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में में परिवर्तन कर सकता है ।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान आरंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा देय होंगी ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालनों से पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएंगी । उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी ।

(ङ) महानिदेशक नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा ।

(iii) जिन मामलों में पोत–संबद्ध प्रभार अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित किए गए हैं, तब प्रभार समय–समय पर विनिर्दिष्ट के अनुसार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक और उसके सहायक बैंक अथवा सरकारी क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा के समान भारतीय रुपए में परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे । पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा ।

(iv) किसी पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक ठहरने के मामलों में विनिमय दर की एक नियमित समीक्षा ऐसे पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार की जाएगी । ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रभावी उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा ।

(v) विलम्बित भुगतानों/वापसियों अदायगियों पर ब्याज :

(क) इस दरों के मान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार एसडब्ल्यूपीएल विलंबित वापसी अदायगियों पर दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर 18% होगी । दंडात्मक ब्याज एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा ।

(ग) प्रयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल त्यार करने की तारीख से केवल 10 दिन बाद गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में उल्लेख के अनुसार भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है ।

(घ) वापसी अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख, इनमें से जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन बाद गिना जाएगा।

(vi) सभी परिकलित प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे ।

भाग–1 पोत–संबद्ध प्रभार

खण्ड क – पत्तन देयताएं

और

खण्ड ख – पायलिटिज शुल्क

ये सेवाएं एसडब्ल्यूपीएल की बर्थ सं0 5ए और 6ए में प्रवेश करने वाले सभी पोतों को मोरमुगांव पत्तन न्यास द्वारा उसके अनुमोदित दरों के मान के अनुसार प्रदान की जाएंगी ।

खण्ड – ग

बर्थ किराया प्रभार

बर्थ सं0 5ए और 6ए में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर अदा किए जाएंगे :–

बर्थ सं0 5ए

(जहां केवल 170 मी0 एलओए वाले पोतों का प्रहस्तन किया जा सकता है)

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	20,000 जीआरटी तक वाले पोत	0.0125	0.38

बर्थ सं0 6ए

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	20,000 जीआरटी तक वाले पोत	0.0225	0.69
2.	20,001 से 30,000 जीआरटी तक वाले पोत	0.0275	0.85
3.	30,001 से 50,000 जीआरटी तक वाले पोत	0.0325	1.00
4.	50,001 जीआरटी से अधिक वाले पोत	0.0350	1.08

टिप्पणियां :–

(1) बर्थ किराए में बर्थ पर प्रदत्त बर्थ का कब्जा, बर्थ पर ओवरटाइम, पोत के नौतल पर एकत्रित कूड़ा–कर्कट हटाना और घाट पर सुपुर्द करना, बर्थों की धुलाई–सफाई, अग्नि–सुरक्षा जैसी सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं।

(2) उपर्युक्त प्रभार पोतों, बर्थ पर आने वाले या बर्थ पर या बर्थ के पास पड़े अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर प्रति जीआरटी, प्रति घंटा या उसके भाग के लिए मास्टर, स्वामी या एजेंट पर लगाए जाएंगे ।

(3) प्रति पोत लगाए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोत के मामले में न्यूनतम 650/–अमरीकी डॉलर और तटीय पोत पर 20,020/–रुपए के शर्ताधीन होंगे ।

(4) बर्थ किराया की अवधि पोत द्वारा बर्थ ग्रहण करने के समय से परिकलित की जाएगी ।

(5) तटीय क्रेनों/एसडब्ल्यूपीएल की यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता ब्रेकडाऊन अथवा एसडब्ल्यूपीएल से संबंधित किसी अन्य कारण की वजह से लदान/उतराई प्रचालन न किए जा सकने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे ।

(6) (i) एक ऐसी समय अवधि रहेगी, जिसके बाद कोई बर्थ किराया प्रभार नहीं लगेगा, यथा पोत द्वारा प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया प्रभार बंद हो जाएगा।

(ii) बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय–सीमा में अनुकूल ज्वार–भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।

(iii) पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार–भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार रहने का संकेत देगा ।

(iv) गलत संकेत देने पर एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दण्डात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा ।

"गलत संकेत" तब माना जाएग, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और पूर्वानुमान से पायलट की मांग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है ।

(7) बर्थ सं0 5ए और 6ए में अनुमत्य डि–ब्लास्टिंग समय 3 घंटे होगा और उससे आगे के समय के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार सामान्य बर्थ किराया प्रभार का पांच गुना लगाया जाएगा, पोत पर लागू समयावधि घटाकर प्रति घंटा या उसका भाग कर दी गई है । यह बर्थ में पोत के रूकने की समग्र अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा ।

(8) इन बर्थों पर अन्य पोतों के दूसरी ओर खड़े पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभार का 50% होंगे ।

(9) प्राथमिकता बर्थिंग लाइसेंस करार के प्रावधानों द्वारा शासित होगी । जब भी किसी पोत को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाती है, तब एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में पोत के ठहरने की कुल वास्तविक अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 75%, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा ।

(10) (i) किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में पोत के ठहरने की कुल वास्तविक अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 100%, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा ।

(ii) इसके अलावा पोतों को शिफ्ट आउट/शिफ्ट इन करने के लिए उन पर प्रभार लगाए जाएंगे, जिन्हें बेदखली प्राथमिकता प्रदान की जाती है ।

(iii) बर्थ संख्या 6ए में बेदखली प्राथमिकता तभी प्रदान की जाएगी, जब पोतों द्वारा प्रतिबंध लगाए जाने के कारण प्रचालन चरण – I, II और III में क्रमश 15,000/20,000/25,000 एमटी प्रति मौसम कार्यदिवस की दर पर माल उतराई/लदान प्राप्त नहीं किया जा सकता ।

खंड – घ

पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

पोतों को आपूर्ति किए जाने वाले जल के लिए प्रभार समय–समय पर यथासंशोधित मोरमुगांव पत्तन न्यास के अनुमानित दरों के मान में निर्धारित दरों पर पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा देय होंगे ।

भाग –।। पोत–संबद्ध प्रभार

खंड –क

बर्थ संख्या 5ए और 6ए में घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रुपए)
1.	कोयला (सभी किस्में)	एमटी	30.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक/चारकोल	एमटी	45.00
3.	चूना पत्थर	एमटी	10.00
4.	लौह–अयस्क पैलेट्स	एमटी	30.00
5.	धातु उत्पाद, इस्पात कुंडल, स्लैब	एमटी	30.00
6.	ऊपर उल्लेख न किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	30.00

टिप्पणी :–

(1) भारित किया जाने वाला वजन वह लिखित वजन होगा, जोकि सीमाशुल्क के पास जमा कराए गए प्रवेश के बिल में घोषित किया गया है ।

खंड –ख

कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो के आयात या निर्यात द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को उल्लिखित कार्गो पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :–

बर्थ सं0 5ए पर

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रुपए)
1.	कोयला (सभी किस्में)	एमटी	90.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक/चारकोल	एमटी	125.00
3.	चूना पत्थर	एमटी	125.00
4.	लौह–अयस्क पैलेट्स	एमटी	140.00
5.	धातु उत्पाद, इस्पात कुंडल, स्लैब	एमटी	150.00
6.	ऊपर उल्लेख न किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	150.00

बर्थ सं0 6ए पर

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रुपए)
1.	कोयला (सभी किस्में)	एमटी	95.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक/चारकोल	एमटी	135.00
3.	चूना पत्थर	एमटी	125.00
4.	लौह–अयस्क पैलेट्स	एमटी	140.00
5.	धातु उत्पाद, इस्पात कुंडल, स्लैब	एमटी	150.00
6.	ऊपर उल्लेख न किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	150.00

टिप्पणी

(1) बर्थ सं0 5ए पर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी :–

– जहाज से बर्थों पर कार्गो की उतराई या विलोमतः ।

– बर्थों से एमओपीटी नामित स्टैकयार्ड/प्लॉट तक कार्गो की ढुलाई या विलोमतः ।

– एमओपीटी स्टैकयार्ड/प्लॉट के भीतर ढुलाई ।

– सड़क द्वारा ढुलाई के लिए ट्रकों पर लदान या विलोमतः ।

(2) बर्थ सं0 6ए पर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी :–

– जहाज से बर्थों पर कार्गो की उतराई या विलोमतः ।

– बर्थों से एसडब्ल्यूपीएल स्टॉकयार्ड के भीतर ढुलाई या विलोमतः ।

– एसडब्ल्यूपीएल स्टॉकयार्ड के भीतर ढुलाई ।

– ढुलाई के लिए रेल वैगनों पर लदान या विलोमतः ।

(3) यदि एसडब्ल्यूपीएल एमओपीटी स्टैकयार्ड/प्लॉट पर कार्गो के लदान/उतराई प्रचालनों का कार्य नहीं करता है, तो बर्थ सं0 5ए के लिए निर्धारित संयुक्त प्रहस्तन प्रभार में 20% की छूट अनुमत्य होगी ।

(4) ट्रकों/वैग्नों को तिरपाल/प्लास्टिक कवर से ढकना अनुसूची में उल्लिखित प्रहस्तन प्रभारों में शामिल नहीं है।

(5) एच.आर. कॉयल्स और स्लैबों की प्रहस्तन दरों में निभार और बांधने के प्रभार शामिल नहीं हैं ।

(6) प्रहस्तन के लिए कार्गो की प्राप्ति से पहले कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50% देय होगा । कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50% कार्गो की निकासी/लदान से पहले देय होगा ।

खण्ड – ग

भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(1) निर्यात और/अथवा आयात प्रहस्तन हेतु एसडब्ल्यूपीएल बर्थ सं0 5ए में प्राप्त होने वाला सारा कार्गो एमओपीटी द्वारा नामित स्टॉक यार्ड/प्लॉट में भंडार किया जाएगा । इसलिए, एमओपीटी के दरों के मान के अनुसार भूमि किराया/भंडारण प्रभार आयातक द्वारा एमओपीटी को सीधे ही देय होंगे । तथापि, बर्थ सं0 5ए से निर्यात किया जाने वाला कोई कार्गो एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र में भंडार में है, तब यह बर्थ सं0 6ए के लिए निर्धारित दरों के अनुसार भूमि किराया/भंडारण प्रभारों का भुगतान करेगा ।

(2) निर्यात/बाह्य प्रहस्तन और/अथवा आयात/अंतः प्रहस्तन हेतु एसडब्ल्यूपीएल बर्थ सं0 6ए में प्राप्त होने वाला सारा कार्गो एसडब्ल्यूपीएल के स्टॉक यार्ड में भंडार किया जाएगा । एसडब्ल्यूपीएल स्टॉकयार्ड के लिए भंडारण/भूमि किराया के प्रभार निम्नलिखित होंगे :–

आयात/अंतः कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	निशुल्क अवधि के बाद शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिन के लिए दर	शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु ग्यारवें दिन से बीसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
		रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन
1.	कोयला (सभी किस्में)	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक (सभी किस्में)/चारकोल	15.00	40.00	75.00	150.00
3.	चूना–पत्थर	10.00	25.00	50.00	100.00
4.	ऊपर उल्लेख न किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	15.00	40.00	75.00	150.00

टिप्पणियां :

(1) पोत से कार्गो की उतराई पूरी होने अथवा अंतिम पैकेज उतार लिये जाने के बाद तीन निःशुल्क दिवस अनुमत्य होंगे । निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल गैर–कार्य दिवस शामिल नहीं किए जाएंगे ।

(2) निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद कार्गो के रूके रहने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे ।

(3) निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की पूरी लागत और जिम्मेदारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा ।

(4) भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' प्रातः 8.00 बजे से अगले दिवस के प्रातः 8.00 बजे तक माना जाएगा ।

निर्यात/बाह्य कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	निशुल्क अवधि के बाद शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिन के लिए दर	शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु ग्यारवें दिन से बीसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
		रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन	रुपए/एमटी/दिन
1.	लौह पैलेट्स	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	धातु उत्पाद, इस्पात कुंडल, स्लैब और स्क्रैप	5.00	10.00	25.00	50.00

टिप्पणियां :–

(1) निर्यात कार्गो के मामले में कार्गो प्राप्त होने के दिवस से 7 निशुल्क दिवस अनुमत्य होंगे । निशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल के गैर–कार्यदिवस शामिल नहीं किए जाएंगे ।

(2) निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद उपर्युक्त अनुसार भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे ।

(3) निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की पूरी लागत और जिम्मेदारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा ।

(4) भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' प्रातः 8.00 बजे से अगले दिवस के प्रातः 8.00 बजे तक माना जाएगा ।

(5) यदि संचित सारा कार्गो निशुल्क अवधि के भीतर नहीं है और शेष कार्गो अगले जहाज के लिए निर्धारित/संबद्ध किया गया है, तब दावे के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से आगे निशुल्क अवधि अनुमत्य होगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार लागू उचित दर पर दण्डात्मक भूमि किराया देय होगा।

खण्ड – घ
धूल दमन प्रभार

कारगर प्रदूषपण नियंत्रण हेतु धूल दमन के लिए जल छिड़काव से संबंधित धूल दमन प्रभार कोयले और कोक की उल्लिखित मात्रा पर निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे :–

(1) बर्थ सं0 5ए पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के लिए पोत से कार्गो की उतराई के चरण से लेकर कार्गो की एमओपीटी द्वारा नामित स्टॉकयार्ड/प्लॉट तक ढुलाई के लिए 1 रुपया प्रति एमटी प्रभार लगाया जाएगा।

एमओपीटी स्टॉकयार्ड/प्लॉट पर ढेर लगाए गए कार्गो के लिए प्रभार एमओपीटी के दरों के मान में निर्धारित दर के अनुसार एमओपीटी को देय होंगे ।

(2) बर्थ सं0 6ए पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के लिए पोत से कार्गो की उतराई के चरण से लेकर कार्गो के एसडब्ल्यूपीएल स्टॉकयार्ड में भंडारण सहित रेल वैगनों में लदान तक के लिए 2.15 रुपए प्रति एमटी प्रभार लगाया जाएगा ।

भाग – III
अन्य संवाएं

1. आगंतुक प्रवेश पत्र

		वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क)	प्रति आवेदन–पत्र	200/–रुपए	50/–रुपए	20/–रुपए
(ख)	प्रति प्रतिस्थापन	50/–रुपए	50/–रुपए	20/–रुपए

2. वाहन प्रवेश पत्र

प्रति प्रवेश 75.00/–रुपए

3. फोटोग्राफी

(क)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	8500 /–रुपए
(ख)	आयात/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	500 /–रुपए
(ग)	क्रू–सदस्यों और अन्य की फोटो लेना	250 /–रुपए
(घ)	वीडियोग्राफी (प्रचालनात्मक कार्यकलापों संबंधी)	2500 /–रुपए

4. क्रेन किराया प्रभार

बर्थ सं0 5ए और 6ए पर स्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के कार्गो प्रहस्तन को छोड़कर अन्य प्रयोजनों हेतु प्रयोग करने पर किराया प्रभार निम्नलिखित दरों पर देय होंगे :–

(क)	110/42 एमटी क्षमता वाली चल बंदरगाह क्रेनों के लिए	25,,000/–रुपए
(ख)	अन्य क्रेनों के लिए	15,000/–रुपए

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 7th October, 2004

No. TAMP/22/2004-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the South West Port Limited for fixation of rates for its multipurpose bulk cargo terminal at the Mormugao Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/22/2004-MOPT

The South West Port Limited (SWPL) ---- **Applicant**

ORDER

(Passed on this 30th day of September 2004)

This case relates to a proposal received from the South West Port Limited (SWPL) for fixation of rates for its multipurpose bulk cargo terminal at berth Nos.5A and 6A at the Mormugao Port Trust (MOPT).

2.1. The SWPL has made the following submissions:

(i). SWPL formerly known as ABG Goa Port Ltd. is a Special Purpose Vehicle (SPV) company promoted by ABG Heavy Industries Ltd. The port company has entered into a License Agreement (LA) with the Mormugao Port Trust (MOPT) on 11 April 1999 for development, construction, operation and maintenance of two dedicated multipurpose berths 5A and 6A on Built, Own, Operate and Transfer (BOOT) basis for 30 years.

(ii). The proposed 5A and 6A berths have a total length of 450 M and have been designed and constructed for bringing in cape size vessel upto 150,000 DWT. It is proposed to handle dry bulk cargo like Coal, Coke, Limestone, Iron Ore, Steel products, Cement and Cement products etc., on these berths.

(iii). The license agreement stipulates a minimum guarantee throughput of 5 million MT per annum from this terminal.

(iv). Commercial operations would commence around end of May 2004 and from January 2005 onwards all cargo handling operations are proposed to be fully mechanized.

(v). As per clause 7.3. of the LA, the Licensor (MOPT) is entitled to collect port dues, pilotage, anchorage charges and any other vessel related charges except berth hire charges as per the rates prescribed in its SOR. The Licensee (SWPL) shall collect berth hire and all cargo handling charges.

2.2. In this backdrop, the SWPL has submitted this proposal for fixation of berth hire charge for berths 5A and 6A, wharfage, cargo handling charge, charges for dust suppression and miscellaneous services leviable for services rendered at its terminal.

2.3. The salient points revealed by cost/financial statements submitted with the proposal are as follows:

(a). Annual escalation @ 5.5% is considered on the expenses from second year onwards. The estimation of revenue is at the anticipated tariff level.

(b). Licence fee payable to the MOPT is considered as per the terms of the L.A.

(c). Royalty payment @ 18% on the income estimated from cargo handling charges is included in computation. It has requested to admit this as an item of cost since royalty was quoted and accepted by the port much before the policy of not considering such payment as admissible cost was taken by the Government / TAMP.

(d). The cost statement after following cost plus ROE @ 20% linked to capacity utilisation discloses deficit of Rs.5.83 crores, Rs.10.48 crores and Rs.6.06 crores for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively.

(e). The tariff is initially proposed for two years and shall be revised after second year's financial results are known.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the SWPL was forwarded to the MOPT and the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the MOPT and the users were forwarded to the SWPL as feed back information / comments. The SWPL has not furnished its specific response on the comments of the user organisations.

4. Subsequently, the SWPL vide letter dated 24 May 2004 has forwarded a revised SOR. Some of the main modifications done by the SWPL in its revised SOR are as follows:

(i). Definitions and some of the general terms and conditions not included in the earlier proposed draft SOR has been incorporated.

(ii). The scope of services covered by berth hire charge is modified to include unloading/loading of inward/outward cargo from/to ship. It has explained that the definition of berth hire inadvertently did not include these services in the earlier proposed SOR. In view of the above modification, these services earlier included in the cargo handling has also been modified.

(iii). It has also proposed charges for miscellaneous services like visitor entry pass, vehicle entry pass, etc.

5.1. The SWPL has requested this Authority to approve the proposed tariff as a provisional arrangement for period of three months since it proposes to commence the commercial operations by end of May 2004. In this regard, the SWPL has also forwarded the consent of one of the main users i.e. Jindal Vijayanagar Steel Limited, who has agreed to make provisional payment subject to adjustment for excess/short recovery based on final tariff approved by the TAMP.

5.2. Since completion of the consultation process and scrutiny of the proposal would take time and the Terminal Operator proposed to commence commercial operations by end of May 2004, this Authority vide Order dated 4 May 2004 accorded adhoc approval to the following as interim tariff for period of three months or notification of final SOR whichever is earlier:

(i). Berth Hire, Wharfage, Ground rent / storage charges and dust suppression charges shall be levied as per the applicable rates and conditionalities in the Scale of Rates of MOPT.

(ii). Cargo handling charges shall be levied as proposed by the SWPL.

6.1. With reference to this Order, the SWPL has submitted that the interim tariff arrangement does not mention which berth hire rate of the MOPT Scale of Rates are to be adopted for vessels berthing at its terminal. It has requested that the berth hire charges prescribed in the MOPT Scale of Rates for berth No.9 (MOHP) is more comparable to its berth as compared to the other berths and hence the same may be considered applicable in its case as an interim tariff arrangement. Secondly, it has stated that the interim tariff fixed by this Authority does not reckon with the charges for crane and other equipment since this component was included by it in the proposed berth hire charge whereas the berth hire as per MOPT Scale of Rates has been approved.

6.2. In view of the above position, the SWPL has requested that the interim tariff arrangements may be made purely provisional for recovery of advance payment to be adjusted against the amount payable at the tariff that may be finally approved. The final tariff may be made applicable retrospectively from the date when the interim arrangements became effective.

6.3. On scrutiny it was found that point made by the SWPL about non-inclusion of crane related charges in the provision tariff arrangement was correct and hence the request of the SWPL to implement interim tariff on provisional basis was found to be reasonable. Accordingly, this Authority

passed an Order on 28 May 2004 clarifying that interim tariff would be implemented on provisional basis subject to adjustment of bills based on final tariff to be notified.

7. Subsequently, the SWPL has made its submission for considering royalty payment to the MOPT as admissible item of cost for fixation of tariff. It has made the following main arguments in support of its claim:

(i). The decision about not considering royalty/revenue share as admissible item of cost for tariff fixation was first decided in the CCTL case in the year 2002. Subsequently, the Govt. issued a policy direction confirming the decision of the TAMP in July 2003. Any policy which came into effect seven years after it had submitted the bid and four years after it had entered into an agreement should not be applied retrospectively.

(ii). In its case, the commitment about royalty payment to the MOPT was made in the LA much before the Authority took a policy decision of not considering royalty/revenue share as item of cost of tariff fixation.

(iii). If this request is not accepted by the Authority, the return may get depleted by almost 6% and the project would become unviable.

(iv). The main grounds for a direction by the Govt. in the CCTL case was that the policy about not considering royalty payment as cost was not cleared by the Govt. till 29 July 2003. It has requested that the grounds on which the Govt. issued direction in the CCTL case directing the Authority to consider part of the royalty payment as cost for tariff fixation may be made applicable in its case also.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the SWPL was requested to furnish additional information on various points. In response the SWPL has furnished the requisite information and the revised Scale of Rates. Some of the main queries raised by us and the information furnished by the SWPL has been summarised and tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Summary of the reply furnished by the SWPL
1.	SWPL was advised to furnish separate cost statements for berth hire, cranage and cargo handling/storage. It was also requested to furnish the basis of apportionment of all the expenses and also to estimate berth hire income reckoning exchange rate at 1 US$=Rs.44/- in the line with exchange rate considered by other private terminal like CCTL recently in their tariff revision case.	(i). Separate cost statements relating to the berth hire, crane and other equipment and handling and storage activities have been furnished. (ii). Basis of apportionment of operating expenses has been furnished. (This, however, does not include computation of return to arrive at the net surplus/ deficit after return). (iii).Berth hire income is revised reckoning exchange rate at Rs.44. (iv). The entire project outlay is expected to be incurred during the first year of operation namely before the end of 2004-05.
2.	(i).The reasons for projecting coal and coke traffic lower than the projections as reported by it to be handled by the MOPT in the light of the specific provision in the LA granting exclusive rights to the licensee to handle coke and coal and also in the light of the MOPT observation to reckon traffic movement by road.	(i). Traffic projections are made considering the present capacity of the Indian Railways to move three numbers of trains per day in this ghat section. The traffic movement by road is not considered since such traffic will slow down the evacuations at its Terminal drastically. (ii). It has further clarified that Article 9.5 of the LA contemplates the Licensor to handle coal / coke at their berths - (a). If the terminal or any part thereof is operated as dedicated users facility and thus not available to other consignees for similar cargoes; and, (b) by mutual agreement in exceptional circumstances and at offshore terminals or floating terminal. (iii). No firm indication/ commitment in respect of other commodities is available hence no income has been estimated for other commodities.

Sl. No.	Queries raised by us	Summary of the reply furnished by the SWPL
3.	(i). To review/ revise the estimate of storage income after prescribing specific number of free days beyond which storage charge can be levied.	(i). In the revised SOR the provision has been modified stipulating 3 days as free period from the day following the day the vessel commences discharge for import and 8 days free period for export beyond the normal storage period. This is exclusive of Sundays, Customs notified holidays and port/ Terminal non- operating days. The estimate of storage income has also been revised accordingly.
	(ii). To clarify how 5 MMT will be evacuated within normal proposed storage period in view of the constraints of limited storage space and availability of only three trains per day reported by SWPL.	(ii). In order to handle 5 MMT of cargo as per the LA, the cargo turnover has to be 48 times in view of limited storage space of 0.105 MMT. Against this cargo turnover at other ports are at the level of 10 to 12 times. It proposes to evacuate the projected traffic within the normal storage period by persuading the Railways to supply more empty wagons which would go loaded and thereby increase the revenue of Railways too.
	(iii). To explain reason for not estimating storage income for the period of stay of manifested cargo beyond the normal storage period.	(iii). Since it does not expect any cargo to remain beyond the normal allotted storage period, no income is estimated on this account.
4.	(i). To furnish detailed working of cost estimates.	(i). Details for estimation of power, fuel and other operating cost has been furnished. Terminal Maintenance expenditure is estimated at 2% of civil works and on equipment / electric installation at 5% (earlier estimation was at 6%). It has justified the estimates stating that though the equipment will be covered by guarantee in the first years, due to extensive use of mechanical cargo handling system, the repairs and maintenance cost would be much higher than 5% in the later years and hence average of 5% for the entire life is provided.
	(ii). To furnish extracts of agreement to validate the estimates of on-board stevedoring, survey expense etc.,	(ii). Extract of contract entered into with contractors for offering on-board service, cargo handling service and cargo survey expense (total Rs.50/- PMT) has been furnished to validate its estimates.
	(iii). Break up of preliminary expense and other initial cost actually incurred. The expenditure relating to license fee, license premium, upfront fee, etc., may be shown separately and spread over the project period.	(iii) Earlier pre-operative expenditures were apportioned to capital cost of civil works and spread over on the entire project period. Subsequently, in the revised cost statement this item has been shown separately. It has, however, not furnished details of preliminary expense actually incurred and agreed to furnish the same after finalization of accounts for the year 2003-04. (iv).Operating expenses has been escalated by 5.5% per annum for the years 2005-06 and 2006-07 over the previous year estimates.
5.	Details of final actual capital cost of civil structure, plant and machinery deployed/ proposed to be deployed as against the estimated Project cost.	Since the project is still under execution the final capital cost is not available. It has agreed to furnish the actual capital expenditure incurred till 31 March 2004 shortly after finalisation of accounts. Nothing has been received so far in this regard.
6.	To justify the estimates of Working Capital which consist only of cash balance and deposits forming almost four months total operating expense. Cash balance found to be not applied in the business will not be allowed any return.	(i). Though admitted that cash balances and deposits are about four months the operating expenses, it has stated that working capital and also the reserves have not been considered while computing return on equity. The cash balance arises mainly from depreciation and write off of the preliminary expenses. (ii). Out of the total Equity and debt of Rs.190 crores, Rs.184 crores is fully applied for business capital Assets and balance towards security deposits and DSCR.

Sl. No.	Queries raised by us	Summary of the reply furnished by the SWPL
7.	To spread over the benefit of Security Deposit refundable at the end of the project over the entire project period by discounting at the prevailing PLR/Cost of debt.	Security deposit (Rs.1.53 crores) refundable at the end of the Project period has been spread equally over the remaining period of the project at Rs.0.06 crores per annum.
8.	(i). To review the proposed berth hire in view of the fact that the cost of providing cranes for loading/unloading bulk cargo are not generally included in the 'berth hire'. It was reiterated that the cranage component cannot be included in the berth hire.	(i). The cost statement relating to berth hire activity even without considering the cost related to the crane and equipment shows deficit position. (Rs.0.24 crores, Rs.0.40 crores and Rs.4.01 crores for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively). This means that the proposed berth hire is not on the higher side. In the revised SOR filed subsequently, the service offered by cranes i.e. loading / unloading of inward /outward cargo from ship to berth has been deleted from the definition of berth hire and added in the definition of cargo handling charge. The proposed rate has, however, not been modified in view of this modification.
	(ii). To justify the proposed berth hire charge with reference to the berth hire charge prescribed in the MOPT Scale of Rates, to furnish detailed computation of the proposed berth hire indicating the break-up of berth hire, cranage component, etc.,	(ii).Capital cost of the new berths and the equipment provided by it is obviously much higher than the historical cost of berths and equipment provided at the berth no.9 of the MOPT. Further, the vessel related activities of MOPT are in deficit and being subsidised from surpluses of cargo handling activities which indicates that vessel related rates at MOPT are on the lower side and, therefore, percentage increase compared to those rate appear higher when compared to the proposed rate at its berth.
	(iii). To prescribe separate berth hire for coastal vessel in accordance with Govt. guidelines prescribing 30% concession for coastal vessel against the tariff prescribed for foreign going vessel.	(iii). Separate tariff for coastal vessel has been proposed.
	(iv). To explain reasons why proposed berth hire for the third slab is lower than the second slab.	(iv). Unit rate for the third slab is proposed lower to reduce the burden on higher capacity vessels. The berth hire income has been computed reckoning the rate proposed for the second slab Rs.15001 to 50,000 GRT (highest rate) since maximum vessel of this size are expected to call at its berth.
	(v).To explain whether the size of the vessel to be handled at its berth and the deballast condition are comparable to the vessels calling at berth no.9. If so, a comparative analysis may be furnished	(v). It has confirmed that the deballast condition of vessels to be handled at berths 5A and 6A are comparable to vessels calling at berth 9. The free time will be allowed for deballasting only to vessel which comes in ballast for loading export cargo. It has proposed to delete the terms 'supplementary charge' and 'rebate' from the proposed provision
9.	As regards the proposed provision of vessels not performing performance parameters to be adhered to by vessels should be specified which can be taken as making full use of shore crane facilities.	It has proposed to modify the provision to state that general ousting priority will be accorded only when discharge / load rate of 15,000 / 20,000 / 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.
10	Detailed computation of the proposed cargo handling charge for each of the commodities may be furnished with reference to cost of providing the composite service.	Detailed costing for handling and storage of each commodity is not possible at this stage since it does not have proper data in this regard. The basic rate is proposed in the range of Rs.95 to Rs.100 PMT considering the relative densities and nature of cargo.

9. In response to a reference made by us, the MOPT has also furnished the requisite information. Some of the main information / clarifications furnished by the MOPT are as follows:

(i). The designed capacity of Berth Nos. 5A and 6A after the full deployment of equipment is 5 million tonnes.

(ii). As per provision stipulated in 9.5. of the LA, upon commissioning of the Terminal, the handling of Coal/Coke at any of the existing berths within the port, shall be discontinued till the throughput of coal/coke exceed 4 million MT per annum. The Licensor shall be entitled to handle coal / coke cargo at any of the berths within the port in exceptional circumstances as mutually agreed in writing within the parties. However, the present handling of coal/coke in midstream will continue by certain importers even after the terminal becomes operational.

(iii). It has reiterated its earlier observation that the licensee cannot handle Iron Ore and iron ore pellets at Berth No. 5A and 6A unless otherwise permitted by port. Other general cargo may not be permitted to handle if it affects the handling of 4 million tonnes of coal/coke due to the reasons such as pre-berthing detention of coal/coke vessels, blockage of storage space by such general cargo constraining berthing of coal/coke vessels or for any other reasons the port may consider appropriate.

(iv). It has no comments to offer on the reasonableness of average discharge rate and average ship size considered by ABG for estimation of berth hire income.

(v). The license fees payable by M/s. ABG Goa Port Ltd., to the port for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 are Rs.196.67 lakhs, Rs.206.50 lakhs and Rs.216.83 lakhs respectively. No premium, upfront fee is payable by the Licensee during this period.

(vi). It is not aware of the quantum of investment made by M/s. ABG and hence has no comments to offer.

(vii). The licence to ABG Port Ltd., was granted with the previous approval of Central Government and the company can be deemed as an authorised service provider u/s 42(3), subject to terms and conditions prescribed in the LA.

(viii). The change of name of Licensee as South West Port Ltd. is under examination from the legal point of view.

10. A joint hearing in this case was held on 24 June 2004 at Mormugao Port Trust. At the joint hearing, the SWPL, MOPT and the concerned users have made their submissions.

11.1. At the joint hearing it was decided that the SWPL would sit with the MOPT and analyse the demand of users for allowing road delivery and file a joint report conveying an alternate operational plan and the consequent tariff arrangement to accommodate this demand. The SWPL was also advised to sort out the matter relating to change of the name of the Company with the MOPT and clarify the position. The SWPL was also required to file a revised proposed SOR to include differential berth hire charges for vessels with smaller parcel size and storage charges with suitable free days. The MOPT was requested to furnish additional information about the basis of the minimum guaranteed throughput and some statistical information.

11.2. The MOPT has furnished the requisite information and also filed a report of the joint meeting held with the SWPL. The MOPT has stated that it held a joint meeting with M/s. ABG Goa Port Ltd., (ABG) on 8 July 2004 to analyse the demand of the users for allowing road delivery of coal/coke and the following points have been mutually agreed upon in principle:

(i). M/s. ABG will handle the entire bulk coal / coke as stipulated in the LA.

(ii). The port will consider to provide about 10,000 sq. mtrs. of space behind berth no.7 for storage of cargo handled at 5A and 6A on request of the ABG. For this service the

Port Trust will collect the storage charges for cargo stocked in the proposed additional stacking area directly from the users.

(iii). The MOPT will file a separate proposal to fix storage rent on incremental basis in order to discourage over stayal and to encourage faster evacuation of cargo due to space constraints.

(iv). ABG will submit an operational plan and plan for handling, storage and discharge of all coal and coke as common users Terminal.

(v). ABG would be the custodian of the cargo lying inside their premises since the cargo discharge operation will be carried out in Custom notified area for ABG.

11.3. In addition, the MOPT has furnished the following requisite information:

(i). Minimum Guaranteed Throughput of 5 million tones has been fixed by ABG based on the feasibility report prepared by M/s. Scott Wilson, Kirkpatrick in 1994.

(ii). The importer / exporter- wise coal, coke, etc., handled for the last 5 years and statistics about dispatch of the cargo by rail/ road during the last 3 years has also been furnished. From the statistics furnished by the MOPT, the following position is derived:

(a). The JVSL has handled on an average 90% of coal traffic out of the total coal traffic handled at the MOPT for the year 2001-02, 2002-03 and 2003-04.

(b). Limestone appears to have been handled almost 100% by JVSL at the MOPT for the last three years.

(c). Coke has been handled by various users and in different ratios for the same period. The main users have been Goa Carbon Limited, M/s. Kalyani Steel Limited and M/s. Kirloskar Ferrous India Limited.

(d). Coal/ coke traffic dispatched by road vis-a-vis rail at the MOPT for the last three years is as follows:

(in lakh tonnes)

Year	Despatched by Rail	Despatched by Road	Total
2001-02	20.16	5.17	25.33
2002-03	15.09	7.38	22.48
2003-04	16.15	7.97	24.12

12.1. The SWPL has subsequently filed a revised proposal to accommodate road delivery of cargo. The revised proposal of the SWPL was forwarded to the port and the concerned users seeking their comments.

12.2. With reference to the revised proposal, this Authority has raised some specific queries about reasons for reduction in traffic projections, designed capacity after reckoning additional storage space and additional equipment proposed to be deployed etc.

13. In response, the SWPL has again filed a recast proposal on 2 August 2004. Some of the main modification done in the recast proposal and reasons therefor furnished by SWPL are summarised below:

(i). Separate (lower) berth hire charge are proposed for vessels upto 170 mtrs LOA to be berthed at 5A. Slabs for levy of berth hire charge at berth number 6A are modified.

(ii). It has incorporated a conditionality about not levying berth hire for the period when operations cannot be carried out due to non-availability/ breakdown of shore cranes or due to any other reason attributable to SWPL.

(iii). Handling charges of coke and iron ore has been increased whereas the rate for limestone has been reduced. Separate (lower) handling charge is proposed for coal and coke handled at berth 5A.

(iv). Storage charge is proposed to be levied after allowing free period.

(v). Differential rates are proposed for dust suppression of coal and coke cargo at Rs.2.25 PMT and Rs.2.75 PMT at berth 6A as against uniform rate proposed earlier at Rs.2.50 PMT. It has clarified that differential rate is proposed since volume of coke for same tonnage is more in comparison to coal.

Further, for coal / coke handled at berth 5A it has proposed lower rate at Re.1 PMT and Rs.1.25 PMT for providing dust suppression service while the cargo in unloaded, lying at berth 5A and also during the transit to nominated stockyard of MOPT.

(vi). Traffic projection for the years 2004-05 has been reduced from 2.7 MMT projected earlier to 2.11 MMT despite the fact that the revised proposal reckons cargo movement by road also as per the revised operational plan on account of delay in dredging, reclamation work not progressed as expected, etc.

(vii). Additional investment of Rs.17.50 crores is proposed to provide two additional cranes with mobile hoppers at berth 5A for ship to shore operation. Additional debt of Rs.12 crores and additional equity of Rs.5.50 crores is proposed to be injected to meet the proposed additional investment.

(viii). It has reiterated that designed capacity of its terminal continues to be 5 MMT in view of constraints of storage space. 5 Lakhs MT is expected to move by road out of total traffic of 5 MMT and the additional area of 10,000 sq.mtr. nominated by the MOPT is expected to provide storage capacity for 20,000 MT of coal.

(ix). The estimate of depreciation has been modified taking into consideration the expected time of commissioning of equipment.

(x). With reference to our query to forward copies of contract of agreement entered by it for offering on-board stevedoring services and cargo handling expense it has clarified that offer in respect of coke and other cargo items are yet to be received. The proposed rate is calculated based on differential in the density.

(xi). The terminal maintenance expenditure of Rs.22.02 per tonne for berth 5A and Rs.10.87 per tonne for berth 6A is arrived at by dividing the projected expenditure by projected traffic of the respective berth.

14.1. In the meanwhile, the Mormugao Stevedores Association has stated that the Association was not consulted in this case though it is one of the major users of the port. Based on the information furnished by the SWPL, it appeared that on-board stevedoring services are proposed to be offered by the SWPL and private stevedores will not have any role to play in its terminal. In view of this position, the MSA was not consulted in this case nor invited for the joint hearing. The SWPL and the MOPT both were requested to inform us whether this Association is a relevant user organisation to be consulted.

14.2. The SWPL has clarified that since it proposes to render on-board stevedoring services using special mobile harbour cranes, it does not envisage to outsource this service. Hence it has opined that MSA is not a relevant user with reference to its proposal. The MOPT has opined that the MSA is a relevant user on the instant proposal and hence may be consulted. Accordingly, the revised proposal of the SWPL was also forwarded to the MSA for their comments and their comments were taken on record.

15.1. The comments received from the MOPT and the concerned users on the revised proposal of the SWPL were forwarded to the SWPL seeking their comments if any. We have not received any specific response from the SWPL in this regard.

16. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

17. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The South West Port Limited (SWPL) has filed this proposal for fixation of tariff for its two multipurpose berths 5A and 6A at the Mormugao port. The license for developing, constructing, operating and maintaining two dedicated multipurpose berths 5A and 6A on Built, Own, Operate and Transfer (BOOT) was awarded to ABG Goa Port Private Limited (ABGGPPL) on 11 April 1999 by the Mormugao Port Trust (MOPT). Subsequently, the name of the SPV was changed to South West Port Limited as reported by the SWPL.

The Mormugao Port Trust (MOPT) has initially stated that the License Agreement was signed with the ABG Goa Port Private Limited and requested Scale of Rates in the name of ABG Goa Port Private Limited as change of name is not yet settled.

It may be relevant here to mention that the jurisdiction of this Authority is restricted to tariff issues involved in the case of major port trust and private terminal operators. The MOPT has certified that the License Agreement relating to berths 5A and 6A has been entered following the provisions of Section 42 of the MPT Act. The concessionaire has already built the Terminal and operating it in the name of SWPL. The issue of change of name needs to be sorted out between the MOPT and the BOOT operator at their end. Since the proposal for fixation of tariff has been filed by the SWPL it is not found appropriate for this Authority to prescribe SOR in some other name of the company as suggested by the MOPT.

The MOPT and the SWPL have reported that the matter relating to change of name of the company is already being examined from legal point of view. The SWPL has subsequently produced copies of correspondence to show that the MOPT has agreed 'in principle' to the change of name of the BOOT company and the only issue to be resolved is choosing the correct name.

In view of the position explained, we proceed with fixation of tariff for the two new berths developed by the operator assuming that the issue of change of name of the Licencee Company will be finalised soon. The Scale of Rates approved for operations of SWPL at the berths 5A and 6A will automatically apply to the operations of the re-named company also, when such change of name officially takes place.

(ii). The traffic forecast made by SWPL in its original proposal was 2.7 MMT (for 10 months) for the years 2004-05, 4.25 MMT for 2005-06 and 5 MMT for the year 2006-07 as against the capacity of the terminal at 5 MMT. The major component of traffic is projected to be coal and coke. The earlier traffic projection included only the cargo movement by rail and movement of cargo by road was not accounted for.

Subsequently, on our advice, the SWPL and the MOPT have considered the demand of the users particularly of those who import small quantities at a time and not exceeding approximately 2.00 to 3.00 lakhs tonnes annually and devised an alternate operational plan for including road delivery cases since these importers reportedly do not get allotment of railway wagons and some of them are not connected by rail. The SWPL has accordingly filed a revised proposal. In the revised proposal, the traffic projection for the year 2004-05 is scaled down to 2.11 MMT and a marginal reduction is noticed in the traffic forecast for 2005-06 in comparison to the earlier estimates.

The traffic projection progressively increases to 4.98 million tonnes in the third year of operation as against the designed capacity of the terminal reported at 5 MMT. The SWPL has clarified that the reduction in the traffic estimates for 2004-05 is on account of delay in dredging, reclamation work not progressing as per its plan, etc. Neither the MOPT nor any of the users consulted in this case have made any specific comment on the reduced traffic estimates. For the purpose of this analysis, the traffic and income estimates, as furnished by SWPL are relied upon. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the initial validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the Terminal Operator due to wrong estimation, a suitable adjustment will be made in the tariff to be fixed then.

(iii). The SWPL initially had applied an exchange rate of US$1= Rs.43 to estimate the income from berth hire. Subsequently, on being pointed out by us, it has revised the estimate of berth hire income by applying exchange rate of US$1= Rs.44 as against current exchange rate which is above Rs.45. In this context it is relevant to note that operating cost for the year 2005-06 in respect of on-board stevedoring, cargo handling, power, fuel cost, etc., is estimated considering an annual escalation of 5.5% over the previous year's estimate whereas the current inflation rate is more than such level. Berth hire income as estimated by the SWPL is considered in this analysis without any modification on the assumption that the income underestimated by not considering the impact of increase in the foreign exchange rate may be offset by the increase in the operating cost which is likely on account of higher inflation rate.

The income from storage charge has been estimated at the proposed tariff level assuming that the average dwell time will be 4 days for import cargo. From the statistical data furnished by the MOPT for the past years the average dwell time of most the cargo has been more than 10 days in case of import. The storage income estimated by the SWPL is, therefore, not fully realistic. The SWPL has clarified that it does not expect any cargo to remain beyond the normal storage period and proposes to have discussion with the Railway to promote various user friendly schemes and to supply more empty wagons etc., to enable it to evacuate the cargo. Further, the MOPT has also agreed to provide additional storage space on request of the SWPL in which case the port proposes to levy rentals as per its SOR. Storage income as estimated by the SWPL is considered for the purpose of analysis. As mentioned earlier, at the time of next review, if it is found that the actual storage income varies widely from the estimates furnished, such variation will be set off against future tariff revision.

The SWPL has not estimated income for other commodities like metal products, etc., since there is no firm indication/ commitment of traffic for these commodities. The explanation furnished by the SWPL is found to be reasonable and hence is accepted.

(iv). One of the cost elements considered by the SWPL is revenue share payable to the MOPT @ 18% on the income estimated from cargo handling charges. This works out to Rs.5.31 crores and Rs.11.38 crores for the years 2004-05 and 2005-06 respectively at the proposed income levels. It has requested to consider this item of cost for tariff fixation on the ground that commitment about royalty payment to the MOPT was made in the LA much before this Authority./ the Government took a policy decision of not considering royalty/revenue share as item of cost for tariff fixation. It has also requested that the precedence available in the CCTL case to consider part of the revenue share as item of cost for tariff fixation may be made applicable in its case also.

It is relevant to mention that the policy of this Authority about not considering royalty/revenue share as item of cost is already made known through various orders passed by this Authority in the case of tariff fixation of private terminal operators like the Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminal Limited and the Visakha Container Terminal Private Limited. Ministry of Shipping also issued orders in July 2003 stating that royalty / revenue share will not be treated as item of cost.

The subsequent policy direction issued by the Government to consider part of revenue share for tariff fixation is restricted only to the CCTL and hence, it is not open for this Authority to extend the Government directive to all private terminal operators in the name of precedence. That being so, the cost item relating to revenue share is excluded for the purpose of this analysis.

It is also understood that the SWPL has approached the Government to get relief on this account. This Authority would, therefore, be in a position to take action only if and when government directive is received.

(v). The services relating to on-board stevedoring and cargo handling are proposed to be outsourced as reported by the SWPL. The SWPL has furnished documentary evidence to justify its cost estimates @ Rs.50 PMT under this head in respect of coal handled at berth 6A. In the revised proposal, estimate of on-board stevedoring and cargo handling in respect of HR coils, coke, etc., are found to be much higher than the estimate for coal. The SWPL could not furnish any documentary evidence in support of the revised estimates as its outsourcing contracts are not yet finalised. The revised estimate has been done based on the difference in density of cargo as reported by the SWPL. In the absence of any basis to verify these estimates, the clarification furnished by the SWPL is accepted for the purpose of the analysis.

The SWPL has also furnished detailed computation of estimation of fuel, power and water cost. The basis of estimation are found to be in line with the estimates made by other private terminal operators and hence are accepted.

The estimate of license fee for leased lands payable by the SWPL to the MOPT as per the terms of the LA has been confirmed by the MOPT.

(vi). The maintenance expenditure is estimated at 2% on the civil works and 5% on equipment and also includes maintenance dredging cost of Rs.1.71 crores and Rs.3.42 crores for the years 2004-05 and 2005-06 respectively. The MOPT has stated that the maintenance dredging alongside the berths and approaches thereto is its obligation, as per the LA. The SWPL has clarified that additional maintenance dredging is required to be done twice in a year for the first three years apart from the routine annual maintenance dredging done by the MOPT. That being so, estimate of maintenance dredging cost is accepted.

The estimates of repairs and maintenance of equipment are attempted to be justified on the ground that the repairs and maintenance cost would be much higher than 5% in the later years and hence average repairs and maintenance cost is considered at 5% for the entire life.

The contention of the SWPL cannot be accepted since it may not be appropriate to burden the existing users in anticipation of increase in cost in future.

The estimate of the repairs and maintenance cost particularly with reference to equipment appears to be higher than those allowed at other private terminals like the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) and the Chennai Container Terminal Limited (CCTL). The NSICT had estimated repairs and maintenance cost of equipment at 1.15% on the opening block and 0.5% on the assets newly added during the year. The repairs and maintenance cost of equipment estimates by the CCTL in their recent proposal for revision of tariff is at 2% of the equipment cost. At the VCTPL, this Authority has allowed repairs and maintenance cost on equipment at 3% the cost of the asset in line with the provision of the LA.

Based on the position obtaining at the other private terminals the estimate of repairs and maintenance cost of equipment furnished by the SWPL requires to be moderated. Accordingly, the repairs and maintenance cost of equipment are

considered at 3% the asset cost of equipment and 1.5% of asset value for civil works. The estimate of terminal maintenance expenditure is modified accordingly.

(vii). The preliminary expense was earlier proposed to be written off alongwith depreciation. Subsequently, the SWPL in the revised cost statement has shown this item separately and confirmed that the preliminary expenses have been spread over the remaining project period. The SWPL has not indicated the actual preliminary expense incurred by it.

In this context, it is relevant to mention that the tenure of the licence arrangement is quoted differently by SWPL and MOPT. The dispute between them on the effective date of handing over of the premises is not for this Authority to adjudicate.

(viii). The insurance cost has been estimated at 1% of the net block of assets at Rs.1.97 crores for 2004-05 which also includes preliminary expense. The SWPL has included estimated preliminary expense of Rs.35.92 crores in the gross block of assets and consequently in the net block also while computing the insurance cost. Insurance cover is not relevant for the preliminary expenses and hence to that extent the insurance cost estimate is scaled down.

(ix). With reference to the estimates of depreciation, the SWPL has certified that the depreciation rate is considered as per the norms prescribed in the Companies Act. This Authority has already taken a decision that the depreciation norms given in the Companies Act or the life of the assets prescribed in the Concession Agreement, whichever is less shall be allowed in the case of private terminals. That being so, for the purpose of this analysis, the estimates of depreciation given by the SWPL are taken into account without any modification.

(x). As per the term of the LA, Security Deposit of Rs.1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project. The SWPL has spread the benefit of this refund available at the end of the project period equally over the remaining period of the license. The SWPL in its computation has, however, not discounted the annualized value to arrive at the present value of future receipt. The computation is partially modified considering the annualised present value by applying a discount factor of 12% in line with the approach followed in case of tariff fixation / revision of other private terminal operators.

(xi). The SWPL has projected gross block of Rs.201.97 crores for the year 2004-05 which include Rs.65.7 crores for civil works, Rs.98.05 crores for plant and equipment and Rs.35.92 crores toward pre-operative expense, projections for contingency, License fee for earlier period, Security Deposit, etc. The actual capital cost of civil structures, preliminary expenses, equipment cost, etc has not been furnished on the ground that the project is still in the execution stage and it has not firmed up the actual figures even for the first phase. It is relevant to mention that the project cost also includes provision for contingency to the extent of Rs.4.63 crores. Strictly speaking, contingency provision should not be included in the total capital employed for claiming return since these estimates are relevant only at planning stage and not when the project has already taken a shape and the operation has commenced. The SWPL has clarified that part of the contingency have been utilised for certain capital items not specifically provided in the project cost. In the absence of any firm figures relating to the actual capital cost even for the first phase as reported by the SWPL, this Authority is left with no other option but to consider the capital cost estimates furnished by the SWPL. Nevertheless, the contingency provision shown against preliminary expenses has been excluded but it has been retained in the total capital employed.

(xii). The working capital requirement is estimated at Rs.8.17 crores for the year 2004-05 and Rs.18.13 crores for the year 2005-06. The working capital estimate made by the SWPL includes only cash balance and deposits which almost forms three to four month's cash expenses. The SWPL has clarified that this cash balance is mainly on

account of depreciation provision and preliminary expenses written off. There is no justification for providing four months expenditures as working capital in the light of the fact that most of the charges are collected in advance. Incidentally, even Crisil Advisory Services (CAS) commissioned by this Authority to study Allowable Return on Investment of the major ports and private terminals in its report, inter alia, has recommended to allow cash balance maximum to the extent of 30 days of operating expenses. In view of the above position, it is necessary to restrict cash balance estimated as working capital to the extent of one month's expenses. Accordingly, the revised working capital estimates are considered in the cost statement at Rs.2.62 crores and Rs.5.00 crores for the years 2004-05 and 2005-06 respectively.

(xiii). Capacity of the terminal is relevant for determining Return on Equity. The designed capacity of the terminal is 5 MMT as confirmed by the MOPT also. With reference to the estimates for the years 2004-05 and 2005-06 considered in this analysis, the capacity utilization comes to 42.2% and 84.2% respectively. The SWPL has adjusted ROE with reference to capacity utilisation.

The estimates of Investment, however, requires to be adjusted in view of the moderation done in the estimates of working capital for reasons explained in the preceding para. Accordingly, the adjusted capital employed works out to Rs.199.64 crores for the year 2004-05 and Rs.189.69 crores in 2005-06. The SWPL has proposed to borrow Rs.127 crores from financial institutions and inject equity of Rs.80.55 crores during the first year of operation. No additional funds are proposed to be deployed in the year 2005-06 as the SWPL does not propose any additional capital investment in this year. On comparison of the (adjusted) capital employed vis-à-vis the funds deployed, approximately Rs.7.90 crores and Rs.12.87 crores are found to be not applied in the business assets during the year 2004-05. Cash balance not applied in the business does not qualify for return, as already decided in the case of other private terminal operators like NSICT and PSA SICAL. Since the cost of debt is allowed as projected by the SWPL, the equity should be adjusted to exclude the funds not found to be applied in business. Accordingly, the equity for the years 2004-05 and 2005-06 has been moderated for the purpose of computation of return on equity linked to capacity utilisation.

(xiv). The SWPL in its revised proposal has furnished separate cost statements for the berth numbers 5A and 6A. Allocation of the some of the common expenses has been done on a broad basis. As such, they are relied upon in this analysis only for indicative purposes.

It is found that the sum of insurance cost, on-board stevedoring, preliminary expense, etc., allocated to the sub-activities do not tally with the corresponding estimates in the consolidated cost statement.

Further, Return on Equity has been allocated to the activities based on debt component. It will be appropriate to allocate this item based on the proportionate gross block or depreciation. Accordingly, the Return on equity computed on moderated equity is allocated to berth hire and cargo handling activity in the ratio of deprecation.

(xv). Subject to the discussion above, the cost statements have been modified. The modified cost statement is attached as **Annex - I(a)** and **I(b)**. The results disclosed by these statements are summarised as shown in the table given hereinafter:

Sr. No.	Activity	Surplus (+) / Deficit (-) 2004-05		Surplus (+)/Deficit (-) 2005-06		Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income
		(Rs. in crores)	As % of operating income	(Rs. in crores)	As % of operating income	
(i).	Consolidated cost statement for the terminal as a whole	(-) 1.82	(-) 4.5%	(+) 3.11	(+)3.6%	(+) 1.0 %

Sr. No.	Activity	Surplus (+) / Deficit (-) 2004-05		Surplus (+)/Deficit (-) 2005-06		Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income
(ii).	Berth hire Activity	(-) 3.06	(-) 27.5%	(-) 2.61	(-)11.2%	(-) 16.5%
(iii).	Cargo Handling activity	(+) 1.24	(+) 4.2%	(+) 5.71	(+) 9.0%	(+) 7.5%

(xvi). It can be seen from the table above that the consolidated cost statement of the SWPL for its terminal shows a marginal surplus of 1% of the operating income estimated at the proposed rates for the years 2004-05 and 2005-06. The cargo related activity shows an average surplus of 7.5% for the years 2004-05 and 2005-06 which offsets the deficit in the berth hire activity.

The wharfage charges proposed by the SWPL is same as the tariff level prescribed in the MOPT SOR which has also been confirmed by the MOPT. The wharfage charges as proposed by the SWPL are, therefore, allowed.

The users have demanded handling charge, storage charge, etc., may be prescribed at the same level as existing in the MOPT. The services proposed to be offered by the SWPL is mechanised one and the users are likely to reap the benefit of the mechanised operations over a period of time. Further, the investment level of SWPL is much higher compared to the depreciated value of assets deployed in operations earlier by MOPT. Hence, it is not found appropriate to fully compare the tariff of SWPL with that of the MOPT. It would be more logical to go by the terminal operator's cost themselves and fix the tariff with reference to admissible and reasonable cost.

The Mormugao Ship Agent's Association have suggested that the Cargo Handling Levy (CHL) charges prescribed in the MOPT SOR may be taken as a benchmark to fix cargo handling charges. It is noteworthy that the CHL levy is only for supply of cargo handling labour but against the levy of handling charges, the SWPL will provide a comprehensive mechanized handling from receipt to ship loading or ship unloading to dispatch by road/rail. Seen in its entirety, the proposed handling charges are approved.

SWPL has subsequently revised its earlier proposal for storage charges by including free periods. Recognising the yard constraints faced by SWPL and keeping in mind the basic concern that transit storage yard in ports should not be used for long term storage purposes, the proposed rates and free days are also be approved.

(xvii). In line with the general principle adopted the SWPL had included the cranage component under cargo handling charge which was earlier wrongly shown under Berth hire. The description of the respective services is modified accordingly.

(xviii). The proposed level of berth hire has been seriously objected by users and even the MOPT. The SWPL claims that even at the proposed tariff level the users will ultimately be benefited due to resultant savings expected in sea freight by bringing in bigger vessels. It is relevant to mention that the main user i.e. Jindal Vijayanagar Steel Limited (JVSL) has entered into long term contract with the SWPL to handle 3 MMT per annum and has fully endorsed the views of the SWPL. It is further relevant to mention here that statistical information furnished by the MOPT about the importer/exporter-wise actual cargo handled indicates that JVSL has handled almost 90% of coal, almost 100% of the limestone for the last three years 2001-02, 2002-03 and 2003-04. Iron ore/ pellets handled by the JVSL as per this statement is 70% during 2002-03 and 100% during 2003-04. The main user JVSL and some of the users associated with the JVSL have no objection to pay the proposed berth hire in

view of advantage available in the sea freight by handling panamax vessels. It is true that the proposed berth hire rates are a manifold increase over the rates levied at the (conventional) berths of MOPT earlier. It has to be recognized that berths 5A and 6A are new investment and, therefore, the capital cost to be compensated is higher in relation to the partly depreciated old berths of MOPT. Further, it is a well known fact that the vessel related charges at MOPT are cross-subsidised and such a maneuverability is restricted in the case of the private terminals limited operations. The major users who are likely to get freight advantage of the new handling facility have, however, endorsed the proposed rates.

In the revised proposal the SWPL has modified the slab for levy of berth hire and rates have also been modified accordingly. Since the revised schedule is found to be beneficial to the users the same is accepted.

(xix). The SWPL in its initial proposal had only considered tariff arrangement for rail delivery of cargo and no provision for road delivery of cargo was envisaged. Some of users like Aprant Iron & Steel Limited, Goa Carbon Limited, etc., have strongly opined that road delivery of cargo should also be reckoned with. The SWPL has considered the plea of small users and has worked out an operation plan for allowing road delivery of cargo in consultation with the MOPT. For this purpose, it proposes to invest on two additional cranes.

The SWPL in the revised proposal has proposed a separate tariff for this group of users at US$ 0.0125 per hour of part thereof for vessels having LOA upto 170 mtrs and such vessels are proposed to be handled at berth number 5A.

Some of the users have requested to prescribe the berth hire for berth 5A at the MOPT rate. The users demand to maintain the existing berth hire rate at MOPT cannot be agreed to in view of the overall cost position. The berth hire proposed for berth number 5A is 45% less than the rate proposed for the first slab at berth number 6A. This will provide some relief to the users and hence the proposed rate for berth number 5A is accepted.

The exchange rate to be adopted for conversion of dollar denominated berth hire into rupee terms at the time of billing is proposed to be the rate prevailing at the time of berthing of vessels. This is not in accordance with the general prescription at other major ports / private terminals where the exchange rate prevailing on the day of entry of the vessel into the port is reckoned for conversion of dollar denominated terms. As rightly pointed out by the Mormugao Ship Agent's Association (MSAA), to maintain uniformity, this provision should be similar to the provision prescribed in the MOPT. Accordingly, the proposed provision is modified in line with the prescription at the MOPT and other major ports/ private terminal operator.

(xx). The MSAA has made a valid demand that berth hire should not be levied for such period when operations cannot take place due to failure of shore cranes of SWPL. This is a reasonable demand and deserves to be admitted. The SWPL has also admitted the request of the MSAA and has proposed to incorporate a condition that no berth hire would accrue for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of shore cranes or due to break down. The proposed provision is accepted.

(xxi). The SWPL has proposed the provision for deballasting conditions almost similar to the provision prescribed in the MOPT SOR except for the provision about supplementary charge and rebate, which are in any case not applicable to its operation. It has confirmed that the deballast condition of vessels to be handled at berths 5A and 6A are comparable to vessels calling at berth 9. Since the proposed provision is same as the existing arrangement at the MOPT the same is approved.

(xxii). The proposed SOR prescribes levy of additional berth hire charge for priority berthing and the same is governed by the provisions of the LA. The LA categorically mentions

that licensee may enter into any agreement for priority berthing schemes with prior written approval of the licensor.

Some objections are raised about the priority berthing arrangement envisaged by SWPL. It is not for this Authority to decide on the berthing priorities to be given which is an operational mater. In the case of SWPL, the concession Agreement requires them to take clearance from the Port Trust. The limited issue before us is to prescribe a charge for according priority / ousting priority berthing, if such a service is permitted and provided. The proposed rates are, therefore, approved.

The SWPL has proposed that the ousting priority will be accorded only when vessel at berth is not making full use of shore crane facilities. This formulation was ambiguous as it did not prescribe performance parameters to be adhered to by vessels to be taken as making full use of shore crane facilities. The SWPL has subsequently modified the provision to state that general ousting priority will be accorded only when discharge / load rate of 15,000 / 20,000 / 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

Goa Carbon Limited (GCL) has stated that the conditionality about according ousting for non performance of vessels should not be made applicable to small size vessels handled at berth 5A since the prescribed output norms cannot be achieved at this berth on account of shortage of storage space, etc. The point made by the GCL merits consideration since even the SWPL in its estimation has considered discharge/ load rate of vessels at berth 5A in the range of 5000 to 8000 MT per day for different cargo. Separate discharge / load rate of 7500 MT of coal and 5000 MT of other cargo per weather working day are, therefore, prescribed at berth number 5A based on the information available.

(xxiii). The SWPL has subsequently modified the proposed provision in respect of the time limit prescribed for cessation of berth hire in line with the modification effected by this Authority in the Scale of Rates of the MOPT to exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal condition, inclement weather and due to lack of night navigation. The modified provision prescribed in the SOR of the MOPT is accordingly incorporated in the Scale of Rates of the SWPL.

(xxiv). The MOPT has pointed out that handling of iron ore and iron ore pellets is covered under Port Regulation – Mormugao Port (Shipment of Ores and Pellets from MOHP Berth No.9 and related matters) Regulations, 1979 and hence, the licensee cannot handle iron ore or pellets at its berths without its permission. The SWPL has not furnished any specific comments in this regard. The issue appears to be relating to interpretation of the Regulation and the LA and it is not a tariff related issue.

The SWPL has also proposed wharfage rate for any other dry bulk and general cargo for which specific rate is not prescribed. In this regard the MOPT has pointed out that the licensee can only handle only bulk cargo and not any other cargo which are in break bulk form and/or containerised cargo and hence has requested to modify the term to state any other bulk cargo only. The SWPL in its revised proposal has modified the nomenclature as suggested by the MOPT.

(xxv). The Indian National Shipowner's Association (INSA) has pointed out that the MOPT Scale of Rates prescribed only handling charge which is inclusive of wharfage; there is no additional wharfage levied separately. In this context, it is be stated that even at the MOPT, in addition to wharfage, labour charge is levied. This is confirmed even by the MOPT. The contention of the INSA is, therefore, not correct.

(xxvi). The charges proposed by the SWPL for cargo handling includes cost of loading/ unloading cargo from ship/ to berth, movement of cargo from berth to SWPL stockyard/ MOPT nominated plot and vice versa, movement within stock yard and loading/ unloading cargo on railway wagons/ loading on trucks for road delivery

whereas the existing SOR of the MOPT does not prescribe consolidated charges for cargo handling.

The SWPL has clarified that the cargo handling charge is proposed in the range of Rs.95 to Rs.100 PMT and adjusted considering the relative densities and nature of cargo. The clarification furnished by the SWPL is found to be reasonable and is accepted.

The cargo handling charge for berth number 5A in respect of coal and coke is proposed Rs.5 and Rs.10 lesser than the rate proposed for cargo handled at berth 6A. In respect of iron ore, metal products, etc., there is no differentiation in the rate for both these berths. The proposed rate is accepted.

The SWPL has, however, not explained any reason for proposing handling charge for limestone at berth number 5A higher than the rate at berth at 6A. Following the principle followed by the SWPL for other cargo, this Authority find it appropriate to prescribe the handling charge for limestone at the same level as prescribed for berth number 6A.

Though the composite rate proposed by the SWPL includes handling of cargo stored at the MOPT stock yard for road delivery, it is, however, found appropriate to allow suitable rebate in the composite rate if the SWPL does not handle its cargo at MOPT yard at the time of either delivery or receipt for loading / unloading the trucks. In the absence of any details furnished, such rebate is fixed on an adhoc basis at 20% of the composite rate which can be reviewed subsequently if SWPL submits a suitable proposal.

(xxvii). The SWPL in its revised proposal has proposed differential tariff for dust suppression of coal and coke cargo at Rs.2.25 PMT and Rs.2.75 PMT at berth 6A as against uniform rate proposed earlier at Rs.2.50 PMT. The SWPL has justified that the differential in the rate is due to difference in the density of cargo.

It is relevant to mention that this Authority has recently approved the tariff for this item at the MOPT at Rs.2.15 PMT taking into consideration the cost applicable at the MOPT. At the MOPT, no distinction is made between coal and coke while prescribing tariff for dust suppression. Following the precedence already available, it is found reasonable to prescribe a uniform rate for both these cargo. The proposed rate furnished by SWPL shows that royalty payable to the MOPT is also considered in the costing. As stated earlier, royalty/ revenue share is not allowed as cost in the tariff fixation process and hence this element needs to be excluded from the proposed tariff. Average of the proposed rate after eliminating the royalty component works out to Rs.2.12 per tonne which is rounded off to Rs.2.15 per tonne. This incidentally matches with the existing rate prescribed at the MOPT.

Further, for coal/coke berthed at berth 5A, the SWPL has proposed lower rate at Re.1 PMT and Rs. 1.25 PMT for providing dust suppression service while the cargo is unloaded, lying at berth 5A and also during the transit to nominated stockyard of MOPT. It is proposed that for the cargo stacked in the MOPT stackyard, the MOPT will collect dust suppression charge at the rate prescribed in its SOR.

As rightly pointed out by the Goa Carbon Limited (GCL), there will be duplication in levy of this charges once by the SWPL at the proposed rate and second set by MOPT for the cargo stacked in its nominated yard. It is appropriate that only one set of levy is collected from the users by the SWPL. The SWPL and the MOPT may agree to share the revenue from this levy on appropriate basis. The suggestion of the GCL to exclude levy of dust suppression by the MOPT for SWPL cargo stacked in its nominated plot will be considered by this Authority in the general revision proposal of the MOPT. Till then the proposed arrangement of levy of tariff is allowed.

In respect of berth number 5A also a uniform rate for coal and coke cargo is prescribed at Re.1 PMT for the reasons cited earlier.

(xxviii). The initial proposal of SWPL did not prescribe specific number of free days beyond which ground rent/storage fee can be levied. The SWPL was requested to review the proposed provision in the light of the fact that at all the other major ports/ private terminals specific number of free days has been prescribed. Subsequently, in the revised proposed Scale of Rates the SWPL has proposed three days as free period in case of import cargo from the day following the day of commencement of discharge. The free period is reckoned after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged at the MOPT. Accordingly, the proposed provision is modified.

In case of export cargo it has proposed seven days of free period from the time of arrival/ receipt of first rake and storage charge is leviable after the prescribed free period. This provision could be applied only in case of cargo received through rakes and not for other cargo received by road. The proposed provision is, therefore, modified in line with the prescription at the MOPT to state that the free period shall be reckoned from the day the cargo has been received.

(xxix). In the revised Scale of Rates proposed by the SWPL, it has clarified that free period will exclude Sundays, Custom's notified holidays and port/ terminal non-working day. This is in accordance with the prescription at other major ports/ private terminals and hence is accepted.

(xxx). The ground rent proposed by the SWPL is on PMT basis for different commodities as against the existing rate levied at the MOPT as rentals for the storage space occupied by the cargo. Some of the users have pointed out that the proposed rate is very high compared to the storage rental levied by the MOPT. The SWPL has clarified that storage rate has been proposed high to act as a deterrent from longer stay of cargo at its terminal in view of limited storage space available at its terminal. As already mentioned, the point made by the SWPL is justified and deserves to be admitted.

(xxxi). The MOPT has pointed out that there is no logic in the proposed entry fee for vehicles particularly in respect of vehicles arriving or leaving M/s ABG Goa Port Ltd. for delivery/ dispatch. It apprehends that the proposed charge is to discourage the dispatch of cargo by road. The contention of the MOPT merits consideration. It is, therefore, appropriate to prescribe a note that the vehicle entry fee will not be applicable to vehicles entering / leaving the SWPL for delivery / dispatch of cargo.

Apart from this, the SWPL has also proposed charges for other services like, visitor's entry pass, photography, crane hire charge etc. Since these tariff items are for optional service this Authority has no reservation to approve the proposed tariff.

(xxxii). The SWPL had reported that the operations would commence by end of May 2004. Since the completion of consultation process and scrutiny of the proposal would involve some time, this Authority at the request of the SWPL had accorded an interim tariff arrangement in May 2004 for period of three months or finalisation of tariff whichever is earlier. This Authority in its Order dated 28 May 2004 has also clarified that the interim tariff approved by this Authority is on provisional basis subject to final settlement of bills based on fixation of final rates. Accordingly, the rates approved by this Authority will be applicable retrospectively from 28 May 2004.

(xxxiii). In the terms of the tariff setting arrangement in the Statute, the rates prescribed by this Authority are only ceiling levels in case of Private terminals and they have discretion to levy charges at a level lower than the prescribed rates. While this discretion may be exercised, it may be reasonable to prescribe a specific volume discount scheme in the Scale of Rates so that a minimum level of discount will be available uniformly to all users who fulfill the stipulated conditions. It is noteworthy

that such discounts are prescribed in the Scale of Rates of the JNPT, NSICT and the PSA SICAL.

One of the objectives of privatisation is efficiency in operations and cost reduction to users. The SWPL was advised to formulate an Efficiency Linked Tariff Scheme, like the one in operation at MOHP of MOPT. The SWPL agrees with the suggestion but wants to formulate such a scheme after gaining experience in operations. This SWPL is advised to consider such a scheme while formulating its proposal for the next general review of tariff.

(xxxiv). Some of proposed provisions not in line with the common prescription at other major ports/ private terminals have been modified to maintain uniformity and consistency at all the major ports/ private terminals.

(xxxv). This Authority generally prescribes tariff validity cycle of two years. It is, therefore, be reasonable to allow the tariff fixed now to continue for period of two years. Nevertheless, for good and valid reasons, this Authority is willing to entertain a proposal for revision (even) ahead of this schedule.

18.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the SWPL attached as **Annex - II.**

18.2. This Scale of Rates will come into effect retrospectively from 28 May 2004.

18.3 The Scale of Rates shall be in force for 2 years from the effective date of its implementation after which the approval accorded to it will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]

Annex-I (a)

Consolidated cost statementof South West Port Limited

(Rs. in crores)

	As furnished by the SWPL		Modified Estimates	
Items (Units)	**2004-05**	**2005-06**	**2004-05**	**2005-06**
Traffic (in MMT)	**2.11**	**4.21**	**2.11**	**4.21**
I. OPERATING REVENUE				
Berth Hire Charges	11.11	23.28	11.11	23.28
Handling Charges	29.52	63.25	29.52	63.25
Total Operating Revenue	**40.63**	**86.53**	**40.63**	**86.53**
II. OPERATING EXPENSES				
Onboard stevedoring expenses	4.03	8.48	4.03	8.48
Cargo handling expenses at stock yard	6.84	14.49	6.84	14.49
License fee to MPT	1.96	2.06	1.96	2.06
Royalty payment to MPT	5.31	11.38	0.00	0.00
Survey Expenses	0.42	0.89	0.42	0.89
Terminal Maintenance Expenditure	4.17	9.03	*3.31*	*6.63*
Water, Power,Fuel	4.39	9.09	4.39	9.09
Insurance	1.97	1.95	*1.62*	*1.51*
General Administartion Expenses	2.06	4.33	2.06	4.33
Depreciation	4.23	10.89	4.23	10.89
Preliminary Exp written off	0.72	1.44	0.58	1.16
Total Operating Expenses	**36.11**	**74.03**	**29.44**	**59.53**
III. NET OPERATING INCOME = I-II	**4.52**	**12.50**	**11.19**	**27.00**
IV. Interest expense on Debts	6.88	12.50	6.88	12.50
V. Credit back of Security Deposit returnable at the end of the License period	0.06	0.06	0.002	0.002
VI. Net Surplus/ deficit after interest and credit back of Security Deposit returnable at the end of the License period.	-2.30	0.06	4.31	14.51
VII. Equity	**80.55**	**80.55**	**80.55**	**80.55**
Equity adjusted for excess funds not deployed in business assets.			**72.65**	**67.68**
VIII. Capacity utilisation %	**42.3%**	**84.5%**	**42.2%**	**84.2%**
IX. Return On Equity @ 20% linked to capacity utilisation	**6.82**	**13.61**	**6.13**	**11.40**
X. Net Surplus/ deficit (before Tax)but after Return on equity	**-9.12**	**-13.55**	**-1.82**	**3.11**
XI. Net Surplus/deficit as a % of operating income	**-22.4%**	**-15.7%**	**-4.5%**	**3.6%**
XII. Average Net Surplus/deficit as a % of operating income	-17.8%		1.0%	

Annex-I (b)

Cost Statement of South West Port Limited for the berth hire and cargo handling activity

(Rs. in crores)

	As furnished by the SWPL				Modified Estimates			
	Berth hire activity		Cargo handling activity		Berth hire activity		Cargo handling activity	
Items (Units)	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06
I. OPERATING REVENUE								
Income	11.11	23.28	29.52	63.25	11.11	23.28	29.52	63.25
Total Operating revenue	**11.11**	**23.28**	**29.52**	**63.25**	**11.11**	**23.28**	**29.52**	**63.25**
II. OPERATING EXPENSES								
Onboard stevedoring expenses	4.03	8.48	0.00	0.00	4.03	8.48	0.00	0.00
Cargo handling expenses at stock yard	0.00	0.00	6.84	14.49	0.00	0.00	6.84	14.49
License fee to MPT	0.23	0.24	1.74	1.82	0.23	0.24	1.74	1.82
Royalty payment to MPT	0.00	0.00	5.31	11.38	0.00	0.00	0.00	0.00
Survey Expenses	0.00	0.00	0.42	0.89	0.00	0.00	0.42	0.89
Terminal Maintenance Expenditure	1.95	4.35	2.34	4.72	*1.45*	*3.16*	1.86	3.47
Water, Power,Fuel	0.61	1.27	3.78	7.82	0.61	1.27	3.78	7.82
Insurance	0.76	0.76	1.14	1.17	*0.67*	*0.61*	*0.94*	*0.91*
General Administartion Expenses	1.03	2.17	1.03	2.17	1.03	2.16	1.03	2.17
Depreciation	1.20	2.05	3.01	8.85	1.22	2.04	3.01	8.85
Preliminary Exp written off	0.38	1.12	0.16	0.32	*0.45*	*0.90*	*0.13*	*0.26*
Total Operating Expenses	**10.19**	**20.43**	**25.77**	**53.62**	**9.70**	**18.86**	**19.74**	**40.67**
III. NET OPERATING INCOME = I-II	**0.92**	**2.85**	**3.75**	**9.63**	**1.41**	**4.42**	**9.78**	**22.58**
IV. Interest expense on Debts	2.69	4.9	4.18	7.61	2.70	4.89	4.18	7.61
V. Credit back of Security Deposit returnable at the end of the License period	0.00	0.00	0.06	0.06	0.001	0.001	0.001	0.001
VI. Net Surplus/ deficit after interest and credit back of Security Deposit returnable at the end of the License period.	**-1.77**	**-2.05**	**-0.38**	**2.07**	**-1.29**	**-0.47**	**5.60**	**14.97**
VII Equity adjusted for excess funds not deployed in business assets.					**20.95**	**12.68**	**51.69**	**55.00**
VIII. Capacity utilisation %					42.2%	84.2%	42.2%	84.2%
IX. Return On Equity @ 20% linked to capacity utilisation	**2.67**	**5.34**	**4.14**	**8.28**	**1.77**	**2.13**	**4.36**	**9.26**
X. Net Surplus/ deficit after Return on equity	-4.45	-7.38	-4.52	-6.21	-3.06	-2.61	1.24	5.71
XI. Net Surplus/deficit as a % of operating income	-40.1%	-31.7%	-15.3%	-9.8%	-27.5%	-11.2%	4.2%	9.0%
XII. Average Net Surplus/deficit as a % of operating income	**-34.4%**		**-11.6%**		**-16.5%**		**7.5%**	

Annex- II

South West Port Ltd.

Mormugao Harbour, Goa

Scale of Rates

1. DEFINITIONS - GENERAL

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). ***"Per Day"*** means per calendar day.

(ii). ***"SWPL"*** means South West Port Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.

(iii). ***"Port"*** means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas "Terminal" means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.

(iv). ***"Coastal Vessel"*** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

(v). ***"Foreign-going Vessel"*** means any vessel other than coastal vessel.

(vi). ***"Tonne"*** or ***"MT"*** means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). (a) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping, Government of India only.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be payable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

(iii). Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.

(iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

(v). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 18%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.

(c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

(d). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

PART 1 - VESSEL RELATED CHARGES

SECTION – A – PORT DUES
and
SECTION – B – PILOTAGE FEES

These services will be rendered by the Mormugao Port Trust to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A & 6A as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters/owners/ agents of the vessel.

SECTION - C

BERTHE HIRE CHARGES

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A & 6A shall be payable to SWPL by masters/owners/ agents of the vessel at the following rates:

BERTH NUMBER 5A

(Where vessels having LOA upto 170 Mtr. only can be handled)

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US $)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessels upto 20,000 GRT	0.0125	0.38

BERTH NUMBER 6A

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US $)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessels upto 20,000 GRT	0.0225	0.69
2.	Vessels with 20,001 to 30,000 GRT	0.0275	0.85
3.	Vessel with 30,001 to 50,000 GRT	0.0325	1.00
4.	Vessels above 50,001 GRT	0.0350	1.08

Notes:

(1). Berth hire includes charges for services rendered and facilities provided at the berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel & delivered on the wharf, cleaning of berths, fire watch, etc.

(2). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.

(3). The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of USD 650/- in case of foreign going vessel and Rs. 20,020 in case of coastal vessel.

(4). The period of Berth Hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.

(5). No berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes/ mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reasons attributable to SWPL.

(6). (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

(ii). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.

(iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

(iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

(7). The de-ballasting time allowed at Berth nos. 5A & 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth.

(8). Vessels banked on off-side of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.

(9). Priority berthing shall be governed by the provisions of the Licence Agreement. Whenever the priority berthing is granted to any vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @ 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.

(10). (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @ 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.

(ii). In addition, shifting out/in charges of the Vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.

(iii). Ousting priority at berth 6A will be accorded only when a discharge/load rate of 15,000/20,000/25,000 MT of cargo per weather working day respectively in operation phase-I, II & III cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

At berth 5A, general ousting priority will be accorded only when a discharge / load rate of 7500MT in respect of coal and 5000 MT in respect of other cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

SECTION – D
CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

Charges for water supplied to vessels shall be payable by masters/owners/ agents of the vessel at the rates prescribed in the approved Scale of Rates of the Mormugao Port Trust, as amended from time to time.

PART - II CARGO RELATED CHARGES
SECTION -A
WHARFAGE CHARGES AT BERTH NO. 5A & 6A

SR. NO.	PARTICULARS OF COMMODITY	UNITS	RATE FOR IMPORT/ EXPORT (in Rs.)
1.	Coal (all types)	MT	30.00
2.	Metallurgical coke/ coke /charcoal	MT	45.00
3.	Limestone	MT	10.00
4.	Iron Ore Pellets	MT	30.00
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	30.00
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	30.00

Note :

(1). The weight to be charged shall be the manifested weight which is declared in the Bill of Entry filed with the Customs.

SECTION B
CARGO HANDLING CHARGES

Cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

AT BERTH NO. 5A

SR. NO.	PARTICULARS OF COMMODITY	UNITS	RATE FOR IMPORT/ EXPORT (in Rs.)
1	Coal (all types)	MT	90.00
2	Metallurgical coke/ coke (all types) /charcoal	MT	125.00
3	Limestone	MT	125.00
4	Iron Ore Pellets	MT	140.00
5	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	150.00
6	Any other bulk cargo not specified above	MT	150.00

AT BERTH NO. 6A

SR. NO.	PARTICULARS OF COMMODITY	UNITS	RATE FOR IMPORT/ EXPORT (in Rs.)
1	Coal (all types)	MT	95.00
2	Metallurgical Coke/ Coke (all types)/ Charcoal	MT	135.00
3	Limestone	MT	125.00
4	Iron Ore Pellets	MT	140.00
5	Metal products, Steel Coils. Slabs	MT	150.00
6	Any Other bulk cargo not specified above	MT	150.00

Note:

(1). At the Berth No. 5A, Cargo handling Charges shall cover the following services:
- unloading of cargo from ship to berths or vice versa
- movement of cargo from berths to MOPT nominated stackyard / Plot or vise versa,
- movement within the MOPT stackyard / Plot.
- loading on trucks for road delivery or vice versa.

(2). At the Berth No. 6A, Cargo handling Charges shall cover the following services:
- unloading of cargo from ship to berths or vice versa
- movement of cargo from berths to SWPL stockyard or vise versa,

- movement within the SWPL stockyard.
- loading on railway wagons for delivery or vice versa

(3). A rebate of 20% shall be allowed in the composite handling charge prescribed for berth number 5A if the SWPL does not handle loading/ unloading of cargo operations at the MOPT stackyard / plot.

(4). Covering of trucks / wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in handling charges prescribed in the schedule.

(5). The handling rates for HR Coils and slabs exclude dunnaging & lashing charges.

(6). 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

SECTION C

GROUND RENT / STORAGE CHARGES

(1). All the cargo, which shall be, received at SWPL Berth Number 5A for export and/or import handling shall be stored in the stockyard/Plot nominated by MOPT. The ground rent/storage charges therefor shall be directly payable to MOPT by the importer as per MOPT Scale of Rates. However, if any cargo destined for export from Berth number 5A is stocked at SWPL area, then it shall pay the ground rent/ storage charges as per rates prescribed for berth number 6A.

(2). All the cargo, which shall be, received at SWPL Berth number 6A for export / outward handling and / or import / inward handling shall be stored in the stockyard of SWPL. The charges for storage / ground rent for SWPL stockyard shall be as follows:

Ground rent / Storage charge for import/inward cargo

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days for the balance cargo remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day to Twentieth day for the balance cargo	Rate for Twenty-first day onwards for the balance cargo
		Rs./MT/DAY	Rs./MT/DAY	Rs./MT/DAY	Rs./MT/DAY
1	Coal (all types)	10.00	25.00	50.00	100.00
2	Metallurgical Coke/ Coke (all types)/ Charcoal	15.00	40.00	75.00	150.00
3	Limestone	10.00	25.00	50.00	100.00
4	Any Other bulk cargo not specified above	15.00	40.00	75.00	150.00

NOTES:

(1). THREE free days shall be allowed after complete discharge of vessels cargo or when the last package is discharged. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Port/Terminal non-working day shall be excluded.

(2). Ground rent/storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of Cargo beyond the prescribed free days.

(3). After 21 days beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost & consequences to the importer/exporter.

(4). For levy of ground rent/storage charges, 'Day' shall be reckoned as from 8.00 a.m. to 8.00 a.m. of the following day.

Ground rent/ Storage charge for export/outward cargo

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days for the balance cargo remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day to Twentieth day for the balance cargo	Rate for Twenty-first day onwards for the balance cargo
		Rs/MT	Rs/MT/DAY	Rs/MT/DAY	Rs/MT/DAY
1	Iron Pellets	10.00	25.00	50.00	100.00
2	Metal products, Steel Coils, Slabs & Scrap	5.00	10.00	25.00	50.00

Notes:

(1). In case of export cargo *7 free days* shall be allowed from the day the cargo has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Port/Terminal non-working days will be excluded.

(2). After the prescribed free Days, ground rent/storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.

(3). After 21st day beyond Free Days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost & consequences to the exporter.

(4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 8.00 a.m. to 8.00 a.m. following".

(5). If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked/linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

SECTION - D

DUST SUPREESION CHARGES

The Dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity of Coal & Coke at the following rates:

(1). For cargo handled at Berth No. 5A, Re. 1 Per MT shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is transported at the Stockyard / Plot nominated by MOPT.

For the cargo stacked at the MOPT stockyard / plot, such charges shall be payable to MOPT at rate prescribed in the Scale of Rates of the MOPT.

(2). For Cargo handled at Berth No. 6A Rs. 2.15 per MT shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage of SWPL stockyard.

PART- III

OTHER SERVICES

1. VISITOR ENTRY PASS

		Yearly	Monthly	Daily
(a).	Per Application	Rs.200	Rs.50	Rs.20
(b).	Per Replacement	Rs.50	Rs.50	Rs.20

2. VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry Rs.75.00

Note: The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/ leaving the SWPL berths for delivery / despatch of cargo.

3. PHOTOGRAPHY

(a).	Film Shooting and Photography	Rs. 8,500 per day
(b).	Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs. 500 per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 250 per day
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs.2,500 per day

4. CRANE HIRE CHARGES

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berths no. 5A & 6A used for the purposes other than for cargo handling shall be payable as per following rates.

(a).	For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes	Rs.25,000/-per hour
(b).	For other cranes	Rs.15,000/- per hour.

- - - - -

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.